Die Pflichten des Spediteurs in den Fällen der §§ 412, 413 HGB, wenn er dem Vertragsverhältnis die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen zugrunde legt

Unter besonderer Berücksichtigung der Güterversendung mit Kraftfahrzeugen

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde
der Juristischen Fakultät
der Eberhard-Karls-Universität
zu Tübingen

vorgelegt von

Per-Ulrich Diehl
aus Hamburg

Hamburg 1987

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41543904_0023

Die Pflichten des Spediteurs in den Fällen der §§ 412, 413 HGB, wenn er dem Vertragsverhältnis die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen zugrunde legt

Unter besonderer Berücksichtigung der Güterversendung mit Kraftfahrzeugen

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde
der Juristischen Fakultät
der Eberhard-Karls-Universität
zu Tübingen

vorgelegt von

Per-Ulrich Diehl
aus Hamburg

Hamburg 1987

Dekan: Professor Dr. Wolfgang Graf Vitzthum
1. Berichterstatter: Professor Dr. Dr. Klaus J. Hopt
2. Berichterstatter: Professor Dr. Ulrich Bälz
Tag der mündlichen Prüfung: 29. April 1987

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

I. Auslegung, ob ein Speditions- oder Frachtvertrag abgeschlossen wurde

1. Problemstellung

a) Einführung in die Problematik
b) Wortlaut der Absprachen
c) Art der Begründung der möglichen Verträge

2. Anhaltspunkte für die Auslegung, ob der Abschluß eines Speditions- oder Frachtvertrages gewollt war

a) Abgrenzung des Aufgabengebietes des Spediteurs von dem des Frachtführers und die Konsequenzen hieraus
b) Die Bedeutung des Frachtbriefes
c) Die bisherigen Geschäftsbeziehungen
d) Auftreten des Gemischtbetriebes nach außen
e) Die Bedeutung des Gewichts des Transportgutes
f) Die Bedeutung der Ausstellung eines Borderos
g) Das unspezifizierte Beförderungsverlangen einem Spediteur gegenüber
h) Die Aufklärungspflicht eines Gemischtbetriebes

II. Inwieweit die Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB zwingender Natur ist

1. Die Rechtsverweisung der §§ 412, 413

a) Wirtschaftliche Auswirkungen der Rechtsverweisung
b) Die verschiedenen Ansichten und ihre Begründung für die zwingende oder dispositive Natur der Rechtsverweisung
c) Stellungnahme

2. Die Frachtarten, die unter die Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB fallen

III. Die einzelnen Gesetze, die unter die Verweisung fallen und inwieweit sie zwingend sind

1. Güterversendung mit Kraftfahrzeugen im innerdeutschen Bereich

a) Rechtsverweisung auf die Vorschriften des GüKG und der KVO
b) Inwieweit die Vorschriften des GüKG und der KVO im Bereich des Güterfernverkehrs zwingend sind

aa) Die Bedeutung von § 1 GüKG
bb) Die Bedeutung von § 26 GüKG

aaa) Die Normen, die zu den Haftungsvorschriften gehören
bbb) Die Rechtsfolgen der Änderung des § 26 GüKG
ccc) Rechtswirksamkeit der VO TSF Nr. 4/78

(1) Nachträgliche Beseitigung der Rechtsunwirksamkeit

(2) Überschreitung der Ermächtigung
(3) Regelungsabhängigkeit eines Gesetzes im formellen Sinne von einer Rechtsverordnung
(4) Verstoß gegen das Vollständigkeitsgebot des § 20 I GüKG
(5) Verstoß gegen das Gleichbehandlungsgebot des § 22 GüKG
(6) Verstoß gegen das Gleichbehandlungsgebot des Art. 3 GG

cc) Die Bedeutung von § 22 GüKG
dd) Die Bedeutung von § 9 KVO
ee) Schlußfolgerung
ff) Einzelproblem: § 32 ADSp

c) Inwieweit die Vorschriften im Güternahverkehr zwingender Natur sind

2. Güterversendung mit Kraftfahrzeugen über den innerdeutschen Bereich hinaus

3. Güterversendung mit Binnenschiffen

4. Güterversendung mit Seeschiffen

5. Güterversendung mit Flugzeugen

6. Güterversendung mit der Eisenbahn

IV. Der zeitliche Umfang der Rechtsverweisung

1. Im Falle des Selbsteintritts (§ 412 HGB)

   a) Der unechte Selbsteintritt
   b) Auslegung des Wortlautes des Gesetzes
   c) Vereinbarkeit des Ergebnisses mit dem GÜKG und der KVO
   d) Verfassungsrechtliche Überlegungen
   e) Ausnahmen

2. Im Falle der Sammelgutversendung (§ 413 II HGB)

3. Im Falle der Vereinbarung eines festen Satzes der Beförderungskosten (§ 413 I HGB)

V. Die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 412, 413 HGB liegen nur für einen Teil der Beförderungsstrecke vor

1. Die Gefährung der Interessen des Versenders

2. Die Gesamtbetrachtung der Rechtsprechung

   a) Die Entfernung als Abgrenzungskriterium
   b) Rechtsgrundlage der Gesamtbetrachtung

3. Kritik an der Gesamtbetrachtung der Rechtsprechung

   a) Die Fixkostenspedition und die Sammelgutversendung erfolgen auf Wunsch des Versenders
   b) Wirtschaftliche Gesichtspunkte
   c) Ableitung der Gesamtbetrachtung aus §§ 3 II, 5, 12 II GüKG und § 33 KVO
   d) Der "einheitliche Vertrag" der Rechtsprechung

e) Der Wille des Gesetzgebers
f) Verfassungsrechtliche Überlegungen

4. Ergebnis

VI. Kombinierte Transporte

1. Grundsätzliches

2. Normative Einzelregelung der kombinierten Beförderung

3. Das Fehlen einer normativen Gesamtregelung der kombinierten Beförderung

4. Die Absorptionstheorien

a) Die Gesamtbetrachtung des Bundesgerichtshofes
b) Die alleinige Anwendung von Seerecht bei gemischten Überseetransporten
c) Anwendung des Rechts der letzten Teilstrecke, nach der der Schaden entdeckt wurde

5. Der unbekannte Schadensort

VII. Schlußbetrachtung

Literaturverzeichnis

Rechtsprechungsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

a.A.	andere Ansicht
Abs.	Absatz
ADS	Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen von 1919
ADSp	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen vom 9.7.1926
a.F.	alte Fassung
AGBG	Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen vom 9.12.1976, BGBL I 3317
AGNB	Allgemeine Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21.9.1955
Anh.	Anhang
Anm.	Anmerkung
Art.	Artikel
AT	allgemeiner Teil
Aufl.	Auflage
AWD	Außenwirtschaftsdienst des Betriebs-Berater (seit 1975 RIW)
BAnz	Bundesanzeiger
BB	Der Betriebs-Berater (Jahr und Seite)
Bd.	Band
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch vom 18.8.1896, RGBL 195, BGBL III 400 - 2
BGBL	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof

BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen (Band und Seite)
BSchG	Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrtsgesetz) idF vom 15.6.1898 RGBL 868, BGBL III 4103 - 1
BSL	Bundesverband Spedition und Lagerei
BT	Bundestag
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
CIM	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 7.2.1970, BGBL 1974 II 357, 381
CMR	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr vom 19.5.1956, BGBL 1961 II 1119, 1962 II 12
DB	Der Betrieb (Jahr und Seite)
ders	derselbe
Diss.	Dissertation
DVO	Durchführungsverordnung
DVZ	Deutsche Verkehrs-Zeitung (Jahr und Seite)
Einf.	Einführung
Einl.	Einleitung
ETR	Europäisches Transportrecht (Jahr und Seite)
EVO	Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8.9.1938, RGBL II 663, BGBL III 934 - 1
f., ff.	folgende
FBL	FIATA Combined Transport Bill of Lading
FIATA	Internationale Förderation der Spediteurorganisationen
GFG	Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26.6.1935, RGBL I 778 (aufgehoben)

GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.5.1949, BGBL I 1
Großkomm.	Großkommentar
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz idF vom 6.8.1975, BGBL I 2132
HGB	Handelsgesetzbuch vom 10.5.1897, RGBL 219, BGBL III 4100 - 1
h.M.	herrschende Meinung
HR	Haager Regeln vom 25.8.1924, RGBL 1939 II 1049
IATA	Internationaler Air Transport Association
i.d.F.	in der Fassung
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
JR	Juristische Rundschau (Jahr und Seite)
Kfz	Kraftfahrzeug
Komm.	Kommentar
KVO	Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26.6.1935
LG	Landgericht
LuftVG	Luftverkehrsgesetzt idF vom 14.1.1981, BGBL I 61
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht (Jahr und Seite)
Münch.	Münchener
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Jahr und Seite)
n.F.	neue Fassung
Nr.	Nummer
o.J.	ohne Jahresangabe
OLG	Oberlandesgericht
Rd-Nr.	Randnummer
RGBL	Reichsgesetzblatt

RIW	Recht der internationalen Wirtschaft, Außenwirtschaftsdienst des Betriebs-Berater (früher AWD) (Jahr und Seite)
S.	Seite
transpR	Transportrecht (Jahr und Seite)
Unterabs.	Unterabsatz
u.s.w.	und so weiter
VersR	Versicherungsrecht, Juristische Rundschau für die Individualversicherung (Jahr und Seite)
vgl.	vergleiche
v.	vom
VO	Verordnung
Vor.	Vorbemerkung
VP	Versicherungs-Praxis (Jahr und Seite)
WA	Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr idF Protokoll Den Haag vom 28.9.1955, BGBL 1958 II 291, 312, 1964 II 1295
WM	Zeitschrift für Wirtschaft und Bankrecht, Wertpapier-Mitteilung, Teil IV (Jahr und Seite)
z. B.	zum Beispiel
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen (Jahr und Seite)
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht (früher Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht) (Band, Jahr und Seite)
Ziff.	Ziffer

Einleitung

Die mittlerweile über 50 Jahre alten ADSp wurden mit Wirkung vom 1.10.1978 (1) umfassend reformiert (2). Dies war nötig geworden, da die Haftungshöchstbeträge auf Grund der inflationären Entwicklung an Wert verloren hatten. Zudem hatte die Rechtsprechung die ADSp verschiedentlich korrigiert, ohne daß es in ihrem Wortlaut zum Ausdruck kam. Schließlich drohte das neue Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBG), die Anwendung der ADSp gegenüber Nichtkaufleuten zu gefährden. Zur Anpassung an die wirtschaftliche Entwicklung wurden zum 1.1.1982 die Haftungshöchstbeträge des Spediteurs und die Wertangabe des Auftraggebers nach § 56 a ADSp erneut angehoben (3).

Nach wie vor bestehen Probleme, wenn der Spediteur die ADSp auf Vertragsverhältnisse anzuwenden beabsichtigt, bei denen er die Beförderung selbst ausgeführt (§ 412 HGB), sich mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt (§ 413 I HGB), oder die Versendung des Gutes in Sammelladung bewirkt hat (§ 413 II HGB). Die Probleme liegen bei §§ 52 c, 2 c ADSp. Sie gaben Anlaß für eine Flut von Aufsätzen und Entscheidungen von Gerichten. Bei der Reform von 1978 wurden sowohl § 2 c ADSp als auch § 52 c ADSp geändert. § 52 c ADSp erhielt einen Zusatz, der auf § 2 c ADSp hinweist. In § 2 c ADSp wurde der Satz aufgenommen: "Die ADSp sind nicht anzuwenden, soweit der Spediteur die Beförderung des Gutes kraft Selbsteintritts oder Frachtvertrages mit eigenem Kraftfahrzeug im Güterfernverkehr oder im internationalen Straßengüterverkehr gemäß CMR ausführt." Hiermit wurde der bis dahin in der Literatur von der herrschenden Meinung und einem Teil der Obergerichte vertretenen Ansicht Rechnung getragen, daß nur, soweit der Spediteur die Beförderung des Gutes mit eigenen Fahrzeugen vornimmt, die ADSp durch die Bestimmungen des GüKG und der auf Grund des GüKG erlassenen KVO ausgeschlossen sind.

---

(1) BAnz. 1978 Nr. 211

(2) Wolgast S. 1

(3) Krien vor Nr. 2221 S. 2

Parallel hierzu ist der § 1 KVO um den Absatz 5 durch die Verordnung TSF Nr. 4/78 (1), die am 1.10.1978 in Kraft getreten ist, ergänzt worden. Bald darauf wurde auch § 26 GüGK durch Art. 3 Nr. 9 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des GÜKG vom 9.7.1979 geändert (2). Die neue Fassung trat am 14.7.1979 in Kraft. All dies konnte bisher aber noch nicht für eine letztendliche Klärung sorgen. Noch immer bestehen Unklarheiten bezüglich dieser Vorschriften. Die umstrittenen Vorschriften betreffen die Haftung. Sie sind daher von großer Bedeutung für das Speditionsgewerbe. Der Problemkreis kann als das heutige Zentralproblem um die ADSp angesehen werden. Weder in der Literatur noch in der Rechtsprechung hat sich bisher eine einheitliche Meinung herausgebildet. Dies führt zu einer Rechtsunsicherheit. Wie die Gerichte in diesem Bereich entscheiden, vermag niemand mehr zuverlässig einzuschätzen (3). Große Teile der Wirtschaft sind von der Rechtsunsicherheit berührt. Eine genaue Kalkulation der Kosten ist nicht mehr möglich, da die Haftungsfragen unklar sind (4). Mit dieser Arbeit wird der Versuch unternommen, für Klärung in diesem Problembereich zu sorgen. Sie soll einen Beitrag zur Beseitigung der Rechtsunsicherheit leisten.

---

(1) BAnz. 1978 Nr. 179 vom 22.9.1978

(2) BGBL I 1979 S. 960 ff. (961)

(3) Bischof VersR 79/691 (694 f.); Herber VersR 81/993 (996); Merz VersR 82/213 (217); Kirchhof VersR 83/608 (615)

(4) Bischof VersR 76/305 (308)

I. Auslegung, ob ein Speditions- oder Frachtvertrag abgeschlossen wurde

1. Problemstellung

a. Einführung in die Problematik

Die gestellte Aufgabe kann nur gelöst werden, in dem die aufgetretenen Probleme systematisch sauber getrennt und geordnet werden. Zu Beginn muß die Frage stehen, ob der Auftraggeber, der Versender, auch Verlader genannt, mit seinem Vertragspartner einen Speditions- oder Frachtvertrag abgeschlossen hat (1). Die gleiche Frage tritt auf, wenn ein Spediteur einen weiteren Unternehmer einschaltet. Dieser kann als Unter-/Zwischenspediteur oder als Frachtführer tätig sein (2). Für die spätere Rechtsbeurteilung ist diese Auslegung bereits ein wichtiger Scheidepunkt. Geht man ohne eingehende Prüfung von einem Frachtvertrag aus, so wird ein Großteil der Probleme im Zusammenhang mit den §§ 412, 413 HGB umgangen, und man kommt möglicherweise zu falschen Ergebnissen (3). Die Rechtsprechung beschäftigte sich kaum mit dieser Auslegung. Dies gilt insbesondere bis zur Einführung des Absatzes 5 zu § 1 KVO und bis zu der Änderung des § 26 GüKG. Die Gerichte haben diese Frage sehr häufig offengelassen (4). Dies rührte unter anderem daher, daß seit der Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 25.10.1962 (5), zuletzt bestätigt im Urteil des Bundesgerichtshofes vom

---

(1) Merz VersR 82/213 (217 f.)

(2) Roesch NJW 53/1818

(3) Merz VersR 82/213 (214 f.)

(4) so z.B. BGH VersR 61/170 (171); BGH VersR 72/431 (432); BGH NJW 79/2470 (2471); BGH VersR 82/669;; OLG München VersR 66/841 (842); OLG Frankfurt NJW 76/1036; OLG DÜsseldorf VersR 78/1016; OLG Hamburg VersR 79/812 (813)

(5) BGHZ 38/150

10.2.1982 (1), feste Rechtsprechung war, daß, wenn für den Gütertransport Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen in Betracht kam, der Spediteur in den Fällen des Selbsteintritts (§ 412 HGB), der Fixkostenspediton (§ 413 I HGB) und der Sammelgutversendung (§ 413 II HGB) i.V.m. § 26 GüKG wie ein Frachtführer im Güterfernverkehr unabdingbar nach den §§ 429 ff. HGB bzw. den §§ 29 ff. KVO haftet (2).

Die Rechtsprechung, insbesondere der BGH, ging bis zur Ergänzung des § 1 KVO um den Absatz 5 und der Änderung des § 26 GüKG stets von einem Beförderungsvertrag aus, wenn zwischen den Vertragsparteien von vornherein Klarheit darüber bestand, daß die dem Gemischtbetrieb übergebenen Güter im gewerblichen Güterfernverkehr mit Lkw im Sinne des § 3 GüKG befördert werden sollten (3). Hiermit wurde die Möglichkeit des Abschlusses eines Speditionsvertrages im Bereich des Güterfernverkehr betreibenden Gemischtbetriebes praktisch ausgeschlossen (4).

Ein Blick auf die gesetzliche Regelung in § 412 HGB zeigt, daß diese Rechtsprechung nicht zutreffend sein kann. Nach dem Gesetz liegt auch dann ein Speditionsvertrag vor, wenn der Spediteur das Gut selbst im Güterfernverkehr transportiert. Es finden dann lediglich zugleich Normen des Frachtrechts für das Speditions-

---

(1) BGH VersR 82/543 (544), der geltend gemachte Schadensersatzanspruch entstand, bevor die VO TSF Nr. 4/78 in Kraft getreten ist.

(2) Alff S. 1

(3) BGHZ 38/150; BGH VersR 78/946; OLG Karlsruhe VersR 65/329 (330); OLG Düsseldorf 66/56; anscheinend auch Roesch NJW 53/1818

(4) Krien § 52 Anm. 6 g II E; Roesch VersR 76/25 (26); Willenberg § 1 Anm. 53

verhältnis Anwendung (1). Desweiteren ist zu beachten, daß der weitaus überwiegende Teil der bestellten Abfertigungsspediteure Gemischtbetriebe unterhält. Er betreibt also gleichzeitig neben dem Speditionsgewerbe Güterfernverkehr mit eigenem Fahrzeug im Sinne von § 3 GüKG. All diese behördlich bestellten Abfertigungsspediteure könnten nach der oben angeführten Rechtsprechung niemals einen Speditionsvertrag, sondern immer nur einen Frachtvertrag abschließen, wenn sie einen Verkehrsvertrag (2) eingehen, der Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen erfordert. Berücksichtigt man die gesetzliche Regelung des Abfertigungsspediteurs im GüKG (§§ 33 ff. GüKG), dann ist dieses Ergebnis widersinnig (3).

Gemäß der obigen Rechtsprechung konnte in Haftungsfragen kein Unterschied entstehen, je nachdem ob man gleich einen Frachtvertrag bejahte, oder über die §§ 412, 413 HGB zum Frachtrecht kam. Eine genaue Differenzierung zwischen Speditions- und Frachtvertrag wurde von der Rechtsprechung daher nicht für erforderlich erachtet. Erst in letzter Zeit, unter anderem verursacht durch die Ergänzung des § 1 KVO um den Absatz 5 und der Änderung des § 26 GüKG, ist dies auch nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes nicht mehr unbedingt der Fall. Die Rechtsprechung tendiert aber bei der Auslegung nach wie vor zum Frachtvertrag. Im Zweifel werden die Verträge von der Rechtsprechung, insbesondere vom Bundesgerichtshof, als Frachtverträge interpretiert (4). Der Frachtvertrag bringt gerade in Bezug auf die Haftung Vorteile für den Verlader (5). Die Rechtsprechung ist insgesamt verladerfreundlich (6).

---

(1) OLG Stuttgart VersR 82/90 (91); Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 20 GüKG Anm. 11; Züchner VersR 65/330

(2) Verkehrsvertrag ist der Oberbegriff zu Speditions- und Frachtvertrag

(3) Roesch VersR 76/25 (26); Züchner VersR 65/330 (332); Züchner VersR 66/281 (282)

(4) Helm transpR 81/45 (46,50)

(5) Alff S. 2

(6) Helm transpR 81/45 (50); Roesch VersR 79/890 (892); Züchner DB 67/583 (586); Voigt ZfV 75/159 (162)

Rein vom Gesetzeswortlaut her gesehen bereitet die Abgrenzung von Speditions- und Frachtvertrag keinerlei Schwierigkeiten. Gemäß § 407 HGB besorgt der Spediteur die Güterversendung für andere im eigenen Namen auf deren Rechnung. Der Frachtführer übernimmt nach § 425 HGB die Beförderung des Gutes von einem Ort zum anderen (1). In der Praxis sieht es häufig anders aus. Gerade im Grenzbereich helfen diese beide Formeln wenig weiter. Zum einen befördert der Frachtführer keineswegs das Gut immer selber, sondern beauftragt damit Unterfrachtführer. Zum anderen hat das Speditionsgewerbe in der Wirtschaftspraxis viele weitere Aufgaben übernommen außer der reinen Besorgung der Versendung der Güter. Hierzu gehören zum Beispiel eigene Frachtbeförderung durch Selbsteintritt, Lagerung, Warenkontrolle, Zollabfertigung, Zu- und Abrollung von Gütern (2). Der Spediteur wurde zum Allroundunternehmer des Warenumschlags (3). Die reinen Speditionsbetriebe werden zudem immer mehr von den Gemischtbetrieben verdrängt. Fast die Hälfte aller Speditionsbetriebe verfügen über eigene Transportmittel und sind somit Gemischtbetriebe (4). Gerade wenn einem Gemischtbetrieb ein Auftrag erteilt wird, stellen sich zumeist in der Praxis die größten Auslegungsprobleme, ob ein Speditions- oder ein Frachtvertrag abgeschlossen wurde. Die Vertragsart gewinnt große Bedeutung, wenn das Gut beschädigt oder verspätet am Zielort beim Empfänger ankommt. Insbesondere die Haftungsnormen weisen im Speditions- und Frachtrecht erhebliche Unterschiede auf (5).

---

(1) Alff S. 3; Merz VersR 82/213
(2) Ohling S. 99 ff.; Sieg VersR 65/297 (299)
(3) Schmidt § 32 I 2 c
(4) Herber VersR 81/993 (994)
(5) Geyer ZfV 64/563

b. Wortlaut der Absprachen

Die Auslegungsprobleme rühren zum einen daher, daß die Beauftragung zumeist telefonisch erfolgt (1). Auch wenn die Aufträge schriftlich erteilt werden, ändert dies häufig wenig. Den Versendern ist der juristische Unterschied zwischen Spediteur und Frachtführer meistens nicht bekannt. Mit der Kenntnis der Angestellten bei den Spediteuren und Frachtführern steht es häufig nicht viel besser (2). Die genaue juristische Trennung ist in der Praxis weithin unbekannt bzw. kommt in der Umgangssprache nicht zum Ausdruck (3). Für den juristischen Laien transportiert der Spediteur auch das Gut und besorgt nicht nur die Versendung. Häufig sieht man die Aufschrift "Spedition" auf den großen Fernlastzügen. In Wahrheit handelt es sich um ein Fuhrunternehmen bzw. zumindest um einen Gemischtbetrieb. Die Parteien können daher nur schwer an dem Wortlaut ihrer Erklärungen festgehalten werden. Im Zweifelsfall kann der Wortlaut bei der Auslegung, ob ein Speditions- oder Frachtvertrag vorliegt, nicht herangezogen werden (4).

c. Art der Begründung der möglichen Verträge

Die Art der Begründung der möglichen Verträge hilft bei der Auslegung nicht weiter. Sowohl Speditions- als auch Frachtverträge sind Konsensualverträge (5). Die Übergabe des Gutes oder eines Frachtbriefes oder sonstiger Frachtdokumente ist zu ihrem Abschluß nicht erforderlich (6).

---

(1) Voigt VP 66/114 (115).
(2) Piper S. 3; Roesch VersR 76/25 (29)
(3) Bischof VersR 79/691 (697); Geyer ZfV 64/563; Krien § 52 Anm. 6 g II E; Schmidt § 32 I 2; Sieg VersR. 65/297 (304 f.); Wolgast S. 13
(4) LG Karlsruhe VersR 83/295; Züchner VersR 66/281 (282)
(5) Alff S. 52; Bartels VersR 75/598 (599); Piper S. 75
(6) Helm in Großkomm. HGB § 425 Anm. 57, § 452 Anh. II, § 15 KVO Anm. 10 (mit Einschränkung bzgl. KVO/EVO)

Erst für das Eingreifen spezieller frachtrechtlicher Vorschriften, wie zum Beispiel der KVO, müssen bestimmte zusätzliche Formalien erfüllt sein.Das Transportgut muß nach § 15 I KVO übergeben sein, damit die Normen der KVO auf den Frachtvertrag Anwendung finden. Dagegen ist die Übergabe des Frachtbriefes, wie man aus § 15 I KVO schließen könnte, nicht erforderlich (1). Dies folgt einmal aus § 15 III KVO. § 15 III KVO bestimmt, daß der Frachtbrief nur zu Beweiszwecken dient, nicht aber zum Abschluß des Beförderungsvertrages. Zum anderen folgt aus § 22 GüKG, daß die fehlende Übergabe des Frachtbriefes zwar einen Tarifverstoß darstellt, die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages aber nicht berührt wird. Die KVO greift also ohne Übergabe des Frachtbriefes ein (2). Das Eingreifen der Bestimmungen der KVO hat aber mit dem Abschluß des Frachtvertrages an sich nichts zu tun. Die KVO schafft keinen besonderen Frachtvertrag, wie man aus § 15 I KVO (Beförderungsvertrag) schließen könnte (3). Sie enthält lediglich einige Sonderbestimmungen gegenüber dem Frachtrecht nach den §§ 425 ff. HGB. Sie ist insoweit lex specialis (4). Die Übergabe des Gutes im Sinne von § 15 I KVO hat lediglich zur Folge, daß die Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB verdrängt werden, soweit die KVO eine Regelung

---

(1) BGH VersR 82/699 (670); Baumbach-Duden-Hopt (23) KVO § 15; Piper S. 98; a.A. Heim JR 56/335

(2) BGHZ 55/217 (222 f.); Alff S. 69; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 11 KVO S. 58 f., § 15 KVO S. 86; Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. II § 15 KVO Anm. 6; Piper S. 98; Scheer S. 25; letztendlich auch Willenberg § 15 Anm. 6; a.A. Krien § 52 Anm. 6 g II F

(3) a. A. anscheinend BGH VersR 82/669 (670), der dann aber bei der KVO einen Konsensualvertrag annimmt, was in keinem Falle im Hinblick auf § 15 I KVO zutrifft. Wenn, dann läge ein Realvertrag vor.

(4) Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. II § 1 KVO Anm. 3; Willenberg § 1 Anm. 18

trifft. Es wird aber kein besonderer Frachtvertrag (Beförderungsvertrag nach § 15 I KVO) abgeschlossen (1).

Somit läßt sich zumeist weder aus dem Wortlaut der Erklärungen der Parteien beim Vertragsabschluß noch aus der Art der Begründung der Verträge ein Auslegungsindiz für die Beurteilung, ob ein Fracht- oder Speditionsvertrag abgeschlossen wurde, entnehmen. Entscheidende Bedeutung gewinnen die dem jeweiligen Erklärungsempfänger bekannten und erkennbaren Umstände und Interessenlagen (§§ 133, 157 BGB). Es ist vom Vertragsinhalt im Einzelfall auszugehen (2).

Im folgenden sollen die einzelnen Abgrenzungskriterien bzw. Indizien für die Auslegung, ob der Abschluß eines Speditions- oder Frachtvertrages gewollt war, aufgezeigt werden.

1. Anhaltspunkte für die Auslegung, ob der Abschluß eines Speditions- oder Frachtvertrages gewollt war

a. Abgrenzung des Aufgabengebietes des Spediteurs von dem des Frachtführers und die Konsequenzen hieraus

Auszugehen ist von einer möglichst genauen Beschreibung und zugleich einer Unterscheidung des Berufsbildes des Spediteurs von dem des Frachtführers (3). Zum Aufgabenbereich des Spediteurs gehören insbesondere: Abschluß des Frachtvertrages, Umschlagung auf Zwischenlagern, Verpackung, Verzollung, Ausstellung des Frachtbriefes und der Warenbegleitpapiere, Auswahl des Frachtführers,

---

(1) BGHZ 55/217 (219 f., 223); Alff S. 52; Baumbach-Duden-Hopt (23) KVO § 15; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 14 KVO S. 80 - 82, § 29 KVO S. 195; Willenberg § 1 Anm. 18 ff.; a. A. Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. II § 15 KVO Anm. 9

(2) Krien § 52 Anm. 6 g II E; Willenberg § 1 Anm. 45

(3) Hier: allgemein im Sinne von Transportunternehmer verstanden.

des Zwischenspediteurs, des günstigsten Reiseweges, Einziehung von Nachnahmen, Rolltätigkeit, Abschluß einer Transportversicherung für Rechnung des Auftraggebers, Wahrung der Schadensersatzansprüche zu Gunsten der Kunden, Zählung und Verwiegung, Ziehung von Mustern.

Je komplizierter die privat- und öffentlich-rechtlichen Vorschriften im Bereich des Transportwesen werden, desto mehr ist der Kunde auf die Tätigkeit des Spediteurs angewiesen. Der Betrieb eines Frachtführers, der im Kern auf die im tatsächlich technischen Bereich liegende Beförderung ausgerichtet ist, ist für die Bewältigung jener kaufmännisch-organisatorischen Teile des gesamten Beförderungsvorganges nicht geeignet (1). Schon 1928 konnte Isaac feststellen, daß das Begriffsmerkmal des modernen Speditionsbetriebes seine Vielseitigkeit, die enorme Mannigfaltigkeit der täglich geschlossenen Haupt- und Nebengeschäfte sei (2). Was damals galt, gilt heute im verstärkten Maße. Vereinfachend kann man sagen, daß die Beförderung vom Spediteur als Kopf, vom Frachtführer als den Gliedmaßen durchgeführt wird. Der feineren Struktur des Speditionsbetriebes steht die gröbere des Frachtführers gegenüber.

Die Verschiedenheit der Leitbilder des Spediteurs einerseits, des Frachtführers andererseits, hat sogar im Bereich des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen vorübergehend dazu geführt, daß nach § 8 II Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26.6.1935 Gemischtbetriebe verboten waren. Die tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnisse haben allerdings bald dazu geführt, sie wieder zuzulassen. Zunächst erfolgte die Zulassung mit der Einschränkung, daß der Güterfernverkehr unter besonderer Rechtspersönlichkeit betrieben werden mußte (§ 20 DVO zum GFG), später auch ohne diese Einschränkung. Das ändert aber nichts an der Gültigkeit der Feststellung, daß auch heute noch der typische Aufgabenkreis

---

(1) Capelle S. 179, 200; Schmitz S. 12; Sieg VersR 65/297 (299)
(2) Isaac S. 51, 92

eines Spediteurs ein anderer ist als der des Güterfernverkehrsunternehmers und des Transportunternehmers allgemein (1).

Aus der Abgrenzung der Berufsbilder wird klar, daß ein Indiz für das Vorliegen eines Speditionsvertrages dann gegeben ist, wenn das zu versendende Gut durch den Auftragnehmer für die Beförderung erst noch vorbereitet werden muß, wenn also noch Verwiegung, Verpackung, Umschlag auf Zwischenlägern oder andere typische speditionelle Tätigkeiten erforderlich sind (2). Diese vorbereitenden Tätigkeiten kann zwar auch ein Frachtführer ausführen, sie müssen dann jedoch zum Beispiel beim Güterfernverkehrsunternehmer gemäß § 11 II i KVO vom Auftraggeber ausdrücklich im KVO-Frachtbrief beantragt werden. Ist letzteres der Fall, so spricht das für den Abschluß eines Beförderungsvertrages.

b. Die Bedeutung des Frachtbriefes

Ein wesentliches Indiz bildet häufig die Angabe des Absenders und Beförderers im Frachtbrief. Deutlich unterschieden werden muß aber zwischen dem Hausfrachtbrief der Spediteure und dem KVO-Frachtbrief. Beide haben nichts miteinander gemein, obwohl sie sich äußerlich sehr ähnlich sind (3). Die Rechtsprechung hat dies häufig nicht beachtet und kam daher zu falschen Ergebnissen (4).

---

(1) Debling S. 102, 129; Sieg VersR 65/297 (299)

(2) OLG Stuttgart VersR 82/90 (91); Sieg VersR 65/297 (304)

(3) Der Inhalt des KVO-Frachtbriefes ist durch die KVO festgelegt (§ 11 KVO). Der Frachtbrief weist auf die Bestimmungen des GüKG und der KVO hin. Die Spediteure sind bei der Ausgestaltung des Hausfrachtbriefes völlig frei. Er entspricht inhaltlich zumeist nicht den Anforderungen des § 11 KVO (Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 11 KVO Anm. 1 (S. 59); Willenberg § 10 Anm. 7). Für die Ausgestaltung der Hausfrachtbriefe der Spediteure existiert lediglich eine Empfehlung des Bundesverbandes Spedition und Lagerei (BSL). Der Hausfrachtbrief weist grundsätzlich auf die Bestimmungen der ADSp hin.

(4) z. B. bei OLG Düsseldorf VersR 66/56; OLG Hamburg VersR 75/660

Der Hausfrachtbrief der Spediteure, meist auf einem Vordruck der Spediteure, wird von diesen lediglich zum schriftlichen Nachweis des Speditionsvertrages benutzt. Er enthält aber nicht den Nachweis für den Auftrag zur Beförderung. Die Bezeichnungen als Beförderer und Absender haben nicht die Bedeutung, die sie im KVO-Frachtbrief haben. Sie sind nicht im juristischen Sinne zu verstehen und somit leicht irreführend. Der KVO-Frachtbrief dient hingegen als Beweis für den Beförderungsvertrag (§ 15 III KVO). Die gleiche Bedeutung hat der normale Frachtbrief nach § 426 HGB. Er ist im Gegensatz zum KVO-Frachtbrief beim Frachtgeschäft nicht zwingend vorgeschrieben. Die Ausfüllung eines Hausfrachtbriefes der Spediteure durch den Auftraggeber ist im übrigen stets ein Anzeichen für einen Speditionsvertrag (1). Im folgenden geht es ausschließlich um den KVO-Frachtbrief (2).

Derjenige, der im Frachtbrief als Unternehmer bezeichnet wird, soll den Transport durchführen. Er ist der Verantwortliche für die Beförderung und damit der Frachtführer. Übergibt der Versender einem Gemischtbetrieb einen Frachtbrief, in dem er sich selbst als Absender und den Spediteur als Unternehmer bezeichnet hat, so läßt das auf einen Beförderungsvertrag schließen. Umgekehrt wird ein Speditionsvertrag gewollt sein, wenn der Spediteur als frachtbriefmäßiger Absender bzw. Absender und Unternehmer beim Selbsteintritt (§ 412 HGB) genannt wird, oder wenn der Frachtbrief des Auftraggebers Absender und Unternehmer offen läßt (3). Im letzten Fall soll der Spediteur selbst erst einen Frachtführer aussuchen und diesen im Frachtbrief als Unternehmer eintragen.

---

(1) OLG Stuttgart VersR 72/532; OLG Hamburg VersR 83/543; Sieg VersR 65/297 (305); Willenberg § 1 Anm. 46; Züchner VersR 65/330 (331)

(2) Das Gleiche gilt auch für den CMR-Frachtbrief.

(3) OLG Karlsruhe VersR 73/662; OLG München VersR 75/129 (130); Kammergericht Berlin VersR 83/334; OLG Karlsruhe 83/485; Heim ZfV 54/442 (443); Heim ZfV 57/264; Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 3; Krien § 52 Anm. 6 g II E; Merz VersR 82/213 (214); Sieg VersR 65/297 (305)

Der Frachtbrief wird grundsätzlich vom Absender ausgestellt. Nur auf besonderen Antrag füllt der Unternehmer den Frachtbrief aus (§ 13 II KVO). Gibt der Auftraggeber der Sendung keinen Frachtbrief bei und stellt er auch keinen besonderen Antrag auf Ausstellung eines Frachtbriefes, so füllt der Spediteur den Frachtbrief selbständig aus. Dies spricht für den Abschluß eines Speditionsvertrages und gegen einen Beförderungsvertrag (1).

Mit den Absenderangaben im Frachtbrief befaßt sich § 15 ADSp. Gemäß § 15 ADSp darf der Spediteur, wenn er Gut mit einem vom Auftraggeber übergebenen Frachtbrief übernommen hat, das Gut mit einem neuen Frachtbrief versehen, der seine Firmenbezeichnung als Absender trägt, sofern der Auftraggeber nichts anderes bestimmt (2). § 15 ADSp beruht auf der handelsüblichen Auffassung, daß die Übergabe eines Frachtbriefes (3) vom Auftraggeber an den Spediteur als Angebot eines Speditionsvertrages angesehen wird. Der Spediteur soll zur Versendung des Gutes im eigenen Namen verpflichtet (4) werden. Diese Auffassung kommt bereits in Nummer 3 der Gewohnheiten und Gebräuche im Berliner Speditionsgeschäft, festgestellt von den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin am 12.3.1900, und in § 4 der Handels- und Verkehrsgebräuche im Verkehr mit Spediteuren im Bezirk der Handelskammer zu Berlin vom 1.2.1924 zum Ausdruck. Die Ausgangslage ist hier ähnlich wie beim Hausfrachtbrief der Spediteure (5). Voraussetzung für § 15 ADSp ist aber, daß ein Speditionsvertrag vorliegt. Erst dann greift § 15 ADSp ein, und der Spediteur darf den Frachtbrief ersetzen. § 15 ADSp allein betrachtet ergibt nichts für die Beurteilung, ob ein Speditions- oder Frachtvertrag vorliegt.

---

(1) Willenberg § 1 Anm. 46 f.; Züchner VersR 65/330 (331)

(2) LG Münster BB 84/2223

(3) Auch häufig eines Eisenbahnfrachtbriefes (§ 55 f. EVO) was hier für die Beurteilung keinen Unterschied macht.

(4) Krien § 14 Anm. 4, § 15 Anm. 1 c

(5) Widmann S. 54

Auf den ersten Blick scheint dies im Widerspruch zu dem bereits oben zum Frachtbrief Gesagten zu stehen. Der Widerspruch löst sich, wenn man berücksichtigt, daß die handelsübliche Anschauung nur dann eingreift, wenn einem Spediteur ein Frachtbrief übergeben wird. Grundsätzlich gilt, daß, wer einem Spediteur einen Auftrag erteilt, einen Speditionsvertrag (1) und wer einem Frachtführer einen Auftrag erteilt, einen Frachtvertrag abschließen will. Problematisch wird es erst, wenn ein Geschmischtbetrieb beauftragt wird (2). Gemischtbetriebe gewinnen aber zunehmend an Bedeutung (3). Sie sind sowohl Speditions- als auch Frachtbetriebe. Auf sie ist die handelsübliche Anschauung nicht anwendbar. Wird ein Gemischtbetrieb beauftragt, so gelten die bereits oben angeführten Indizien des Frachtbriefes (4).

Der Spedtiteur kann allerdings auch als Vertreter des Absenders den Beförderungsvertrag abschließen, wenn ihm ein vom Verlader als Absender unterzeichneter Frachtbrief vorliegt (5). Dies ist besonders dann von Bedeutung, wenn dem Spediteur untersagt wurde, den Frachtbrief zu ändern (§ 15 letzter Satzteil ADSp).

Das hier zum KVO-Frachtbrief Gesagte ist entsprechend übertragbar auf den CMR-, Eisenbahn- und Luftfrachtbrief (6) und die Transportdokumente, die nach See- oder Binnenschiffahrtsrecht (7) ausgestellt werden können.

---

(1) OLG München VersR 75/129; Becker VersR 72/814; Merz VersR 82/213 (214)
(2) Alff S. 6
(3) siehe S. 5
(4) Sieg VersR 65/297 (305)
(5) Sieg VersR 65/297 (305); Willenberg § 3 Anm. 13; Wolf § 15 Anm. 3
(6) für Luftfrachtbrief: Roesch VersR 76/25 (29)
(7) für Seerecht: Helm transpR 81/45 (47)

c. Die bisherigen Geschäftsbeziehungen

Als weiterer Anhaltspunkt kommt in Betracht, auf welcher Grundlage sich bisher die Beziehungen der Parteien abgespielt haben. War der Gemischtbetrieb bisher überwiegend für den Auftraggeber spditionell tätig, so werden weitere Aufträge ebenfalls als Speditionsaufträge gewollt sein. Sind dagegen Beförderungverträge vorangegangen, so werden weiter Aufträge auch als Beförderungverträge anzusehen sein (1). Als weniger geeignet scheint der Vorschlag von Roesch zu sein, der darauf abstellen will, ob sich der Gemischtbetrieb bisher überwiegend spditionell oder frachtrechtlich betätigt hat (2). Hierbei ist unklar, ob es auf die Arbeitsleistung, den Umsatz oder andere Merkmale ankommen soll. Zudem ist es für den Kunden, den Versender, nur schwer zu erkennen, welche Tätigkeit bei seinem Vertragspartner überwiegt (3).

d. Auftreten des Gemischtbetriebes nach außen

Hilfreich für die Abgrenzung ist, wie der Gemischtbetrieb nach außen aufgetreten ist. Werden Briefbögen und Formulare verwendet, die ausschließlich auf Güterfernverkehr hinweisen, so muß sich der Auftragnehmer nach Annahme des Auftrags als Frachtführer behandeln lassen. Bezeichnet sich dagegen ein Gemischtbetrieb zum Beispiel als "Spedition und Güterfernverkehr" oder als "Speditions- und Transport GmbH", und nimmt er in seinen Geschäftsbögen auf die ADSp Bezug, so ist das ein Indiz dafür, daß er in erster Linie Speditionsverträge abschließen will und dieses dem Kunden auch erkennbar ist (4). Wird eine Firma, die nach Gestaltung ihrer

---

(1) Alff S. 4; Sieg VersR 65/297 (304); Willenberg § 1 Anm. 50
(2) Heim ZfV 54/442 (443); Roesch NJW 53/1818 (1819); Wolgast S. 57
(3) Debling S. 107; Sieg VersR 65/297 (305)
(4) BGH VersR 84/844 (845); OLG Stuttgart VersR 72/532; LG Krefeld transpR 78/73; Piper S. 3; Sieg VersR 65/297 (305

Briefbögen als Gemischtbetrieb erscheint, als Spedition angeschrieben, so spricht die Vermutung dafür, daß der Auftraggeber speditionelle Dienste in Anspruch nehmen will. Dies gilt nicht, wenn von vornherein ersichtlich ist, daß sich Speditionsaufgaben irgend welcher Art nicht stellen (1).

Wirbt ein Spediteur mit der Beförderung im "eigenen Linienverkehr", so besteht der Anschein, daß Hauptbeweggrund für die spätere Auftragserteilung der eigene Linienverkehr war. Ein "eigener Linienverkehr" bedeutet für den Auftraggeber, daß ein schneller (keine Verzögerung durch Unterbrechungen) und regelmäßiger Gütertransport durch den Spediteur selbst durchgeführt wird (2). Erwartet wird die Leistung eines Frachtführers. Der Spediteur muß sich als Frachtführer behandeln lassen. Enthält der Briefkopf des Spediteurs dagegen lediglich den Hinweis auf täglichen LKW-Verkehr nach verschiedenen Städten, so weist er damit nur auf entsprechende Vermittlungsmöglichkeiten hin (3). Ist dem Auftrag des Versenders zu entnehmen, daß er gesteigerten Wert darauf legt, daß der Vertragspartner die Beförderung mit eigenem Kraftfahrzeug oder sonstigen eigenen Transportmitteln vornimmt, so spricht dies für einen Frachtvertrag (4).

e. Die Bedeutung des Gewichts des Transportgutes

Das Gewicht des Transportgutes ist mit das wichtigste Indiz für die Erforschung des Parteiwillens. Die Wirtschaft (5) ist bestrebt, die Kosten zu minimieren, um ein möglichst konkurrenzfähiges Produkt

---

(1) OLG Frankfurt BB 77/816; OLG Hamburg VersR 84/57
(2) LG Frankfurt VersR 51/151; Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 3
(3) Willenberg § 1 Anm. 51
(4) LG Frankfurt VersR 51/151
(5) Helm in Schriften des Deutschen Vereins für internationales Seerecht S. 11; Krien § 2 Anm. 3; Schmid-Lossberg MDR 79/452 (454)

auf den Markt bringen und eine möglichst hohe Rendite erzielen zu können. Für sie ist es entscheidend, mit möglichst geringen Frachtkosten belastet zu werden (1). Teure Transporte sind Bleigewichte der Volkswirtschaft (2). Zu bedenken ist, wie häufig Transporte notwendig sind, bis der einzelne Rohstoff zum Endprodukt geworden und letztendlich beim Endverbraucher angelangt ist. Durch die verschiedensten Transporte entstehen jeweils Frachtkosten. Bei den Kosten des Endprodukts haben die Frachtkosten einen erheblichen Anteil.

Durch die Sammelgutversendung sind in der Praxis größere Transportkosteneinsparungen für den Versender zu erzielen (3). Je geringer das Gewicht des zu versendenen Gutes ist, desto größer sind die zu erlangenden Preisvorteile. Nur der Spediteur ist in der Lage, ein Gut in Sammelladungen zu versenden. Der Frachtführer kann das Transportgut nur als Stück- oder Ladungsgut von Haus zu Haus transportieren (4). Hieraus wird verständlich, welche Bedeutung das Gewicht des Frachtgutes und damit letztendlich auch die Möglichkeit der Sammelgutversendung für die Erforschung des Parteiwillens, ob der Abschluß eines Fracht- oder Speditionsvertrages gewünscht wird, hat. Das Gewicht des Gutes kann in direkter Abhängigkeit zur gewünschten Vertragsart gestellt werden. Bei sinkendem Gewicht verstärkt sich die Vermutung, daß der Abschluß eines Speditionsvertrages erwartet wird (5). Diese wirt-

---

(1) Voigt VP 66/114 (115); Züchner VersR 66/281; Züchner DB 67/583 (586 f.)

(2) Isaac S. 52

(3) OLG Stuttgart VersR 72/532; Meyer S. 53 f.; Roesch VersR 76/25 (26); Schmid-Lossberg VersR 63/171 (172); Schmid S. 85 f., 131 f.

(4) BGH VersR 83/551; Kammergericht Berlin VersR 83/334; Piper S. 4; Sieg VersR 65/297 (306); Willenberg § 4 Anm. 13; Züchner VersR 66/281; Züchner DB 67/583 (587)

(5) Willenberg § 1 Anm. 49

schaftliche Betrachtungsweise wurde von den Gerichten bisher bedauerlicherweise stark vernachlässigt (1).

Unerheblich ist, wenn nach der Durchführung der Beförderung auf der Basis der Spediteur-Sammelgut-Tarife abgerechnet wird. Hieraus ergibt sich nichts für den Parteiwillen bei Abschluß des Vertrages (2).

f. Die Bedeutung der Ausstellung eines Borderos

Einen wichtigen Hinweis für die Art der Tätigkeit des Unternehmers gibt die Ausstellung eines Borderos. Ein Bordero ist eine Versandliste, die im Verkehr zwischen Versand- und Empfangsspediteur eingesetzt zu werden pflegt. In ihm sind die zu befördernden Güter nach Art, Gewicht und Empfänger aufgeführt. Eingeführt wurde das Bordero für den Sammelgutverkehr mit der Deutschen Bundesbahn (3).

Aufgabe des Adressaten des Borderos ist es, die Warensendung, meist eine Sammelladung, aufzuteilen und die Versendung der einzelnen Transportgüter an die Endempfänger zu organisieren. Dies sind speditionelle Aufgaben. Der Aussteller und Adressat des Boderos wird daher als Spediteur, und zwar als Versand- bzw. Empfangsspediteur, eingeschaltet sein (4).

---

(1) z. B. BGH VersR 84/680 (681); OLG Düsseldorf VersR 66/56

(2) a. A. OLG Frankfurt VersR 82/699

(3) LG Münster BB 84/2223; Debling S. 28; Helm in Großkomm. HGB § 413 Anm. 8

(4) BGH VersR 83/551; OLG Stuttgart VersR 82/90; LG Münster BB 84/2223

g. Das unspezifizierte Beförderungsverlangen einem Spediteuer gegenüber

Lassen sich im Einzelfall aus den vorstehend skizzierten Sachverhalten keine eindeutigen Auslegungskriterien dafür gewinnen, was die Parteien gewollt haben, so wird zu gelten haben, daß der einem Spediteur erteilte Verkehrsauftrag, ein Frachtstück von einem zu einem anderen Ort zu befördern und dort an einen bestimmten Empfänger abzuliefern, stets als Speditionsauftrag auszulegen ist (1). Grund hierfür ist, daß sich der Versender mit einem umfassenden Verlangen an den Spediteur wendet. Sein Verlangen ist nicht ausschließlich auf die Beförderung des Gutes beschränkt. Es schließt Speditionsaufgaben mit ein. Hinzu kommt, daß sich der Versender eben an einen Spediteur und nicht an einen Frachtführer gewandt hat. Diese Auffassung liegt auch § 15 ADSp zugrunde.

In die gleiche Richtung zielt die folgende Feststellung des Landgerichts Nürnberg-Fürth: " Tritt ein Kunde einem Gewerbetreibenden, der sich im weitesten Sinne des Wortes mit der Beförderung von Sachen befaßt, in der Weise gegenüber, daß er lediglich den Wunsch nach Durchführung eines Warentransportes nach einem bestimmten Zielort zum Ausdruck bringt, überläßt aber der Kunde dem Gewerbetreibenden die Wahl über die Art, den Weg und die Mittel der Beförderung, so nimmt er die gewerbliche Tätigkeit des anderen in der Weise in Anspruch, die die typische Aufgabe eines Spediteurs ausmacht"(2).

---

(1) Becker VersR 72/814; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 20 GüKG Anm. 10, Art. 1 CMR S. 19 f.; Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 3; Merz VersR 82/213 (214); Sieg VersR 65/297 (304)

(2) LG Nürnberg-Fürth DVZ 66 Nr. 54; ähnlich OLG München VersR 79/713 (714); Willenberg § 1 Anm. 52; a. A. BGH VersR 71/755

h. Die Aufklärungspflicht eines Gemischtbetriebes

Mit in die hier abgehandelte Problematik fällt der Meinungsstreit, ob einem Gemischtbetrieb, an den sich ein potentieller Kunde wendet, eine Aufklärungspflicht hinsichtlich der unterschiedlichen Rechtsfolgen beim Abschluß eines Fracht- oder Speditionsvertrages obliegt. Dem Auftraggeber werden die verschiedenen Rechtsfolgen der beiden Vertragstypen, häufig nicht bewußt sein. Er wünscht nur den Transport von Gütern. Über die unterschiedlichen Rechtsfolgen der beiden Vertragstypen in Fällen von Beschädigung und Verlust von Gütern, macht sich der Auftraggeber zumeist keine Gedanken (1). Hieraus folgt, daß dem Gemischtbetrieb eine Aufklärungspflicht obliegt.

An den Umfang der Aufklärungspflicht dürfen allerdings keine allzugroßen Anforderungen gestellt werden, da die Versender Kaufleute sind. Ein Mindestmaß an juristischen Kenntnissen und ein erhöhtes Problembewußtsein im rechtsgeschäftlichen Verkehr kann bei ihnen vorausgesetzt werden. Anders mag zu entscheiden sein, wenn ein Nichtkaufmann als Versender auftritt. Letzteres ist aber in dieser Arbeit nicht zu erörtern. Hier geht es ausschließlich um Verkehrsverträge, denen die ADSp zugrunde gelegt werden. Die ADSp finden gemäß § 2 a ADSp aber keine Anwendung, wenn der eine Vertragspartner Nicht-Kaufmann ist.

---

(71) Alff S. 5; Piper S. 4

II. Inwieweit die Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB zwingender Natur ist

1. Die Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB

a. Wirtschaftliche Auswirkungen der Rechtsverweisung

In dem weiteren Teil der Arbeit wird bei den anzustellenden Überlegungen immer davon ausgegangen, daß zwischen dem Auftraggeber und dem Auftragnehmer ein Speditionsvertrag (§ 407 HGB) abgeschlossen wurde. Desweiteren liegt jeweils ein Fall des Selbsteintritts (§ 412 HGB), der Spedition zu fixen Kosten (§ 413 I HGB) oder der Versendung in Sammelladung (§ 413 II HGB) vor. Es kommen immer die §§ 412, 413 HGB zur Anwendung.

Sowohl § 412 HGB als auch § 413 I und II HGB enthalten eine Verweisung auf das Frachtrecht. Speditionsrecht ist nur noch teilweise bei § 412 HGB und gar nicht mehr bei § 413 I und II HGB anwendbar. Dies hat für den Spediteur zumeist eine verschärfte Haftung zur Folge. Ist Frachtrecht anwendbar, hat er für Schäden, verursacht durch von ihm zur Erfüllung seiner vertraglichen Aufgaben hinzugezogene Unterfrachtführer oder auch Spediteure (Erfüllungsgehilfen) im gleichen Umfange einzutreten, wie wenn der Schaden von ihm selbst verursacht worden wäre. Gilt dagegen Speditionsrecht, haftet der Spediteur nur für ein Auswahlverschulden (§ 408 I HGB). Im Frachtrecht besteht außerdem häufig, wie z. B. gemäß § 29 KVO, eine Gefährdungshaftung im Gegensatz zur Verschuldenshaftung im Speditionsrecht (§ 408 I HGB).

Das Bestreben der Spediteure, Frachtrecht, und insbesondere die Haftung nach Frachtrecht, auf ihr Vertragsverhältnis mit dem Versender nicht zur Anwendung kommen zu lassen, ist nur zu verständlich. Ausdruck hat dieses Verlangen der Spediteure in § 52 c und § 2 c ADSp gefunden. Niedrige Frachtkosten, wie sie von der verladenen Wirtschaft eindringlich gefordert werden, lassen sich nur schwerlich mit einer umfangreichen Haftung in Einklang bringen.

Eine umfangreiche Haftung erfordert Versicherungsschutz, und dieser kostet Geld. Er schlägt bei den Kosten ganz erheblich zu Buche (1). Ein Verzicht auf Versicherungsschutz, bei gleicher Haftung, ist für die Spediteure undurchführbar. Durch Schadensersatzansprüche der Versender können ihre eigenen Mittel in aller Kürze aufgezehrt sein. Den Versendern wäre hiermit wenig gedient. Ihnen helfen keine begründeten Ansprüche, wenn sich diese nicht durchsetzen lassen.

b. Die verschiedenen Ansichten und ihre Begründung für die zwingende oder dispositive Natur der Rechtsverweisung

Die grundsätzliche Frage ist, inwieweit die §§ 412, 413 HGB zwingender oder dispositiver Natur sind. In der Rechtsprechung und in der Literatur werden hierzu ganz unterschiedliche Ansichten vertreten:

1. Die §§ 412, 413 HGB sind dispositiver Natur (2).

2. Die §§ 412, 413 HGB sind zwingender Natur. Nur die Normen, auf die sie verweisen, können, soweit diese dispositiver Natur sind, abbedungen werden (3).

---

(1) Bischof VersR 79/691 (692); de la Motte transpR 81/63 (66)

(2) OLG München VersR 68/365 (366); OLG München VersR 75/129 (130); OLG Köln VersR 75/464; OLG Düsseldorf VersR 77/176; LG München VersR 74/1214; LG Berlin VersR 76/460; LG Hamburg VersR 76/461; LG Köln VersR 80/1055 (1056); Bischof VersR 76/305; Knorre VersR 81/169; Krien § 2 Anm. 35 b XII ff., § 52 Anm. 6 b I; Mälzig VersR 74/1214; Mälzig VersR 79/714; Roesch VersR 79/890 (891); Schlegelberger-Schröder § 413 Anm. 4 c; Schmid-Lossberg MDR 63/171 (174); Schmidt AWD 75/47; Senckpiehl Seite 135; Tischler VersR 75/1001; Willenberg § 1 Anm. 63, 69

(3) BGH VersR 76/433 (434); OLG Hamburg VersR 80/290; LG Hamburg ETR 80/444 (448 f.); LG Stuttgart VersR 80/1117; Bartels VersR 75/598; Bartels VersR 80/611 (612); Merz VersR 82/213 (217); Schlegelberger-Schröder § 412 Anm. 10, § 413 Anm. 4

3. Die zwingende oder dispositive Natur der §§ 412, 413 HGB ist von dem zwingenden oder dispositiven Charakter der Normen abhängig, auf die sie jeweils verweisen (1).

Zur Stützung der ersten Ansicht wird die Entstehungsgeschichte der §§ 412, 413 HGB herangezogen. Zur Zeit des Erlasses der §§ 412, 413 HGB gab es noch kein zwingendes Frachtrecht. Man ging davon aus, daß Parteivereinbarungen ohne weiteres möglich sind (2). Später, als zwingende Vorschriften im Bereich des Frachtrechts geschaffen wurden, fanden diese über die §§ 412, 413 HGB Anwendung im Bereich des Speditionsrechts. Die §§ 412, 413 HGB waren aber nicht als Öffnungspforte für die Verbreitung zwingenden Frachtrechts konzipiert. Ihnen kommt heute, wenn man allein auf den Wortlaut der Bestimmungen abstellt, eine ganz andere Funktion zu als zu ihrer Entstehungszeit. Daraus wird gefolgert, daß die §§ 412, 413 HGB nicht zwingender Natur sein dürfen (3).

---

(1) BGH NJW 79/2471); OLG Hamburg VersR 70/741; OLG Frankfurt NJW 76/1036 (1037); OLG Düsseldorf VersR 79/774; OLG Hamburg VersR 80/277; OLG Köln VersR 81/168; OLG Hamburg VersR 84/1090 (1091); LG Hamburg/Veauthier VersR 81/475; Becker VersR 72/814 (815); Debling S. 23; Heim ZfV 57/264 (265); Helm § 413 Anm. 13; Helm VersR 76/601; Heuer VersR 80/63; Knorre VersR 80/1005 (1006); Roesch. VersR 76/25 (28); Schlegelberger-Schröder § 413 Anm. 4 c; Schmid-Lossberg MDR 65/356 (357); Sieg DB 79/1213; Voigt ZfV 75/159; Züchner ZfV 65/335 (336); Züchner DB 67/583 (584 f.)

(2) Denkschrift zu dem Entwurf eines HGB und eines Einführungsgesetzes S. 244

(3) Bischof VersR 76/305 (308); Bischof VersR 81/539; Bischof VersR 81/708 (710); Helm in Schriften des Deutschen Vereins für internationales Seerecht S. 19; Krien § 52 Anm. 6 f.

Aus dem Meinungsstreit heraus, ob der Spediteur im Falle des Selbsteintritts, der Fixkostenspedition oder bei der Sammelgutversendung sein eigentliches Arbeitsgebiet verläßt oder nicht, wird versucht, Argumente für oder gegen die zwingende Natur der §§ 412, 413 HGB zu sammeln. Der BGH und einige Obergerichte vertreten die Ansicht, daß der Spediteur in den Fällen der §§ 412, 413 HGB sein eigentliches Arbeitsgebiet verläßt und damit die Anwendung von Frachtrecht geboten ist (1). Die Gegenansicht wird von Stimmen in der Literatur vertreten. Ihnen zu Folge kann man nicht mehr von dem Aufgabengebiet des Spediteurs zu der Zeit der Begründung der Vorschriften der §§ 412, 413 HGB ausgehen. Das heutige Aufgabengebiet des Spediteurs muß berücksichtigt werden. Der Wandel des Berufsbildes des Spediteurs im Laufe der Zeit darf nicht außer Betracht bleiben. Heutzutage liegt der Selbsteintritt, die Fixkostenspedition oder die Sammelgutversendung im typischen Aufgabenbereich des Spediteurs. Er verläßt damit nicht mehr sein Arbeitsgebiet in den Fällen der §§ 412, 413 HGB. Die Anwendung von Frachtrecht ist daher unangebracht (2).

c. Stellungnahme

Der Spediteur übernimmt im Falle des Selbsteintritts die Verpflichtung zur Beförderung des Gutes von einem Ort zum anderen und übt damit insoweit die Tätigkeit eines Frachtführers nach § 425 HGB aus. In den Fällen der Fixkostenspedition und Sammelgutversen-

---

(1) BGH VersR 76/433 (434); BGHZ 83/87 (91 f.); BGHZ 83/96 (99); BGH VersR 82/543 (544); OLG Oldenburg VersR 78/369; OLG Düsseldorf VersR 79/774 (775); OLG Hamburg VersR 80/290; OLG Hamburg VersR 80/1123; OLG Köln VersR 81/168; LG Stuttgart VersR 80/1117; Debling S. 130; Merz VersR 82/213 (215 f.)

(2) Bischof VersR 79/691 (696); Bischof VersR 81/708 (710 f.); Schmid-Lossberg MDR 79/452 (453 f.)

dung schließt der Spediteur die Frachtverträge auf eigene Rechnung (1). Typisches Merkmal für den Frachtführer ist nicht, daß er den Transport mit eigenen Beförderungsmitteln selbst ausführt, sondern daß der Transport auf seine Rechnung erfolgt. Er kann ohne weiteres für die Beförderung einen Unterfrachtführer einschalten. Der Spediteur dagegen arbeitet grundsätzlich auf Rechnung des Versenders. Der Spediteur ist somit im Falle der Fixkostenspedition oder der Sammelgutversendung wie ein Frachtführer tätig (2). Rechtlich

---

(1) Merz VersR 82/213 (216); Schlegelberger-Schröder § 413 Anm. 2b, 3 a; Sieg DB 79/1213; a. A. bezüglich der Fixkostenspedition, allerdings ohne jede Begründung, Krien § 52 Anm. 6 c I, 6 c IV C. Unklar ist, wie Krien eine Fixkostenspedition bezüglich der Kosten abwickeln will. Würde sie ebenfalls auf Rechnung des Versenders erfolgen, so müßte, falls die tatsächlich entstandenen Kosten niedriger als die ausgehandelten ausgefallen sind, der Versender den Restbetrag an den Spediteur und im umgekehrten Fall, der Spediteur an den Versender leisten. Abgesehen davon, daß dieses Verfahren praxisfremd ist, besteht hierfür keine Rechtsgrundlage.

Die Sammelgutversendung muß allerdings entgegen dem Gesetzeswortlaut nicht zwingend auf Rechnung des Spediteurs erfolgen. Nach ganz h. M. fällt der Fall der Beiladung bei einer Sammelgutversendung auch unter den § 413 II HGB (OLG Frankfurt VersR 76/655 (656); Senckpiehl S. 132 f.). Hier wird die Sammelladung auf Rechnung des Spediteurs durchgeführt, der sie zusammengestellt hat. Ein Fall des § 413 II HGB liegt allerdings nur dann vor, wenn ein Unterspediteur die Sammelgutversendung bewirkt, nicht aber ein Zwischenspediteur (OLG Düsseldorf VersR 78/926 (927)). Für diesen Fall ist Krien (Krien § 52 Anm. 6c I) zuzustimmen.

(2) BGH VersR 79/445 (446); BGH VersR 82/699 (700); BGHZ 83/96 (99); Debling S. 130 ff.

ist er zumindest nicht mehr von einem Gelegenheitsfrachtführer (§ 451 HGB) zu unterscheiden (1).

Der Denkschrift zu dem Entwurf eines HGB ist zu entnehmen, daß man es für angemessen erachtete, daß derjenige, der sich eine bestimmte Vergütung für eine Leistung ausbedingt, auch eine selbstständige Verpflichtung bezüglich der Ausführung der Leistung zu übernehmen hat. Auch war man der Ansicht, daß sich eine Vereinbarung nach § 413 I HGB von einem Frachtvertrag, dessen Ausführungen der Frachtführer mittels Abschlusses von Unterfrachtverträgen bewirkt, äußerlich kaum zu unterscheiden ist. Für die Unterwerfung des Sammelladungsspediteurs unter das Frachtrecht wird auf diesselbe Begründung verwiesen. Der Entwurf zielte allerdings dahin ab, den § 413 HGB gar nicht mehr dem Speditions-, sondern dem Frachtgeschäft zu unterstellen (2). Dies ist nicht erfolgt. Es kam lediglich zu einer Rechtsverweisung (3).

Nicht zu verkennen ist, daß sich inzwischen eine Wandlung im Berufsbild der Spediteure vollzogen hat. Ein Großteil der Aufträge der Spediteure wird über Fixkosten, Selbsteintritt oder Sammelgutversendung abgewickelt. Alle drei Formen gewinnen eine immer größere Bedeutung bei der Abwicklung der Speditionsverträge. Heutzutage kann nur noch schwerlich davon gesprochen werden, daß der Spediteur in den Fällen der §§ 412, 413 HGB sein eigentliches Arbeitsgebiet verläßt (4). Es kann allerdings auch gesagt werden, daß der Spediteur, wie er den §§ 407 ff. HGB bei ihrer Entstehung zugrunde lag, so gut wie gar nicht mehr existiert (5).

---

(1) OLG Hamburg VersR 79/812 (813)
(2) Denkschrift zu dem Entwurf eines HGB und eines Einführungsgesetzes S. 243 - 245
(3) Pöttinger VersR 84/502 (504)
(4) Schmid-Lossberg MDR 79/452 (453)
(5) Bischof VersR 79/691 (696); Wodrich VersR 81/528

All diese Bemühungen zur Klärung, ob und inwieweit die §§ 412, 413 HGB zwingender Natur sind, gehen an dem Kern des Problems vorbei. Ansatzpunkt muß sein, daß mit den §§ 412, 413 HGB eine gesetzliche Regelung vorliegt. In den §§ 412, 413 HGB ist bestimmt, daß die Vorschriften des Frachtrechts unter bestimmten Voraussetzungen auf das Speditionsverhältnis zur Anwendung kommen. Die §§ 412, 413 HGB sind Verweisungsnormen (1). Die Verweisung ist eine bestimmte Technik des Gesetzgebers, um einen Gesetzestext möglichst knapp fassen zu können. Sie erspart ihm, eine ganze Anzahl von Normen mehrmals in einem Gesetztext aufzuführen. Das heißt, man muß sich im Grunde genommen statt der Verweisungsnormen im Gesetzestext all die Normen vorstellen, auf die verwiesen wird. Es stellt sich dann das Problem, ob die Verweisungsnormen als solche abdingbar sind oder nicht, gar nicht mehr. Die Frage kann nur noch lauten, ob die Normen, auf die verwiesen wird, abdingbar sind (2).

Der gleichen Ansicht ist anscheinend Merz (3). Er spricht allerdings einmal davon, daß die zwingende Natur der §§ 412, 413 HGB sich nicht allein aus ihrer Art als Verweisungsnorm ergibt. Einen Absatz später erklärt er, daß der Gesetzgeber dem Spediteur in bestimmten Fällen eine Haftung nach Frachtrecht auferlegen wollte, weil er den eigentlichen Speditionsbereich verlassen hat. Eine solche Wertung des Gesetzgebers stehe nicht zur Disposition der Vertragsparteien. Erst das Frachtrecht, auf das verwiesen wird, kann abbedungen werden, soweit es dispositiver Natur ist. Die Begründung von Merz, die er für die Unabdingbarkeit der §§ 412, 413 HGB liefert, ist gerade die der Verweisungsnormen. Insofern widerspricht er sich selbst. Ein Unterschied zu obiger Ansicht ist nicht festzustellen. Die Ansicht unter Ziff. 2 ist damit zutreffend. Der Unterschied zwischen der Ansicht unter Ziff. 2 und der unter Ziff. 3 be-

---

(1) Sieg DB 79/1213

(2) OLG Hamburg VersR 80/290; Bartels VersR 75/598; Bartels VersR 80/611; a. A. Helm VersR 76/601

(3) Merz VersR 82/213 (217)

steht allein darin, daß bei der dritten Ansicht nicht sauber zwischen der, zwingenden oder dispositiven Natur der §§ 412, 413 HGB und der der Normen, auf die sie jeweils verweisen, getrennt wird. Es wird vom Ergebnis ausgegangen, das mit dem der zweiten Ansicht völlig übereinstimmt. Damit können die zweite und dritte Ansicht letztendlich als gleich angesehen werden.

Ob die gesetzliche Regelung in den §§ 412, 413 HGB noch für die heutigen wirtschaftlichen Verhältnisse paßt oder nicht, und wie eine zukünftige gesetzliche Regelung aussehen sollte, ist eine wiederum ganz andere Frage. Hier geht es einzig und allein darum, wie sich die derzeitige gesetzliche Regelung auswirkt.

2. Die Frachtarten, die unter die Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB fallen

§ 412 II HGB verweist auf die Rechte und Pflichten eines Frachtführers und Verfrachters. Streng nach dem Wortlaut des Gesetzes ist Frachtführer derjenige, der die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf den Flüssen oder sonstigen Binnengewässern ausführt (§ 425 HGB) und Verfrachter, der Güter zur See befördert (§§ 556 ff. HGB). § 413 I HGB verweist ausschließlich auf die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Es liegt demnach keine Verweisung auf das Luftfrachtgeschäft und das Eisenbahnfrachtgutgeschäft vor (1). Daß auf das Eisenbahnfrachtgutgeschäft nicht verwiesen wird, muß daraus geschlossen werden, daß in den §§ 412, 413 HGB nur vom "Frachtführer" gesprochen wird. Dieser juristische Begriff wird nur im 6. Abschnitt des dritten Buches des HGB benutzt, nicht aber im 7. Abschnitt, wo das Eisenbahnfrachtrecht eine abschließende

---

(1) a. A. bezgl. Eisenbahn Helm in Großkomm. HGB §§ 407-409 Anm. 22

Sonderregelung erfahren hat. Dies folgt auch im Umkehrschluß aus § 457 HGB, wo der Gesetzgeber ausdrücklich die Vorschriften über das Frachtführerpfandrecht bei der Bahnbeförderung nur für "entsprechend" anwendbar erklärt hat (1). Eine Verweisung auf den 7. Abschnitt des HGB ist weder in § 412 II noch in § 413 I HGB zu finden.

Nicht verkannt werden darf, daß einmal das Luftfrachtgeschäft zur Zeit der Entstehung des HGB völlig unbekannt war und somit nicht in seinem Willen mit aufgenommen werden konnte. Des weiteren sprechen die §§ 407 I, 415 HGB nur davon, daß Spediteur bzw. Gelegenheitsspediteur derjenige ist, der die Versendung durch Frachtführer oder Verfrachter besorgt. Unbestritten wird aber derjenige als Spediteur bzw. Gelegenheitsspediteur angesehen, der Güterversendung durch die Eisenbahn oder das Flugzeug besorgt (2). Hinter der Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB steht der Gedanke, daß sich die Rechte und Pflichten des Spediteurs in diesen Fällen nach dem Recht der jeweiligen Beförderungstrecke richten sollen (3). Daraus folgt, daß die Begriffe Frachtführer und Verfrachter nicht im juristischen Sinne in den §§ 407 ff. HGB gebraucht werden. Besser wäre sicherlich die Verwendung eines allumfassenden, neutralen Begriffs in den §§ 407 ff. HGB gewesen wie z. .B Transportunternehmer. Damit verweisen die §§ 412, 413 I HGB grundsätzlich auch auf die Rechte und Pflichten der Eisenbahn und des Luftfrachtführers und § 413 I HGB auf die des Verfrachters (4).

---

(1) Helm in Großkomm. HGB § 432 Anm. 9; Scheer S. 65, 69; Schlegelberger-Geßler § 425 Anm. 8

(2) Krien § 2 Anm. 15 b; Schlegelberger-Schröder § 407 Anm. 6

(3) Baumhöfener S. 70; Baumhöfener VersR 74/589; Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 5, § 413 Anm. 7; Schlegelberger-Schröder § 412, Anm. 10, § 413 Anm. 4; Senckpiehl S. 134, 136 f.

(4) Baumhöfener VersR 74/589; Senckpiehl S. 134, 136 f.; Für Luftfrachtrecht: Helm transpR 81/45 (48); Schmidt § 32 IV 2;
a. A. bezüglich Eisenbahnrecht; BGH VersR 57/503 (504); LG Osnabrück VersR 74/588; Voigt ZfV 75/159 (162);
a. A. bezüglich See- und Luftfrachtrecht: Schmid-Lossberg MDR 79/452 (453 f.)

Wenig überzeugend ist dagegen die Argumentation des LG Osnabrück. Seiner Ansicht nach beabsichtigt der Gesetzgeber durch die §§ 412, 413 HGB keine Verweisung auf die Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts, da dies vom Standpunkt des Gesetzgebers aus nicht erforderlich war. Der Gesetzgeber wollte nur in den riskanteren Fällen der §§ 412, 413 HGB die Haftung des Spediteurs verschärfen, auch schon deshalb, um ihn nicht zur Wahl des billigsten, sondern des sorgfältigsten Frachtführers zu veranlassen. Das wäre aber bei der zu vermutenden Zuverlässigkeit und Liquidität der Eisenbahn nicht erforderlich (1). Hierbei wird übersehen, daß es zur Zeit der Entstehung der §§ 412, 413 HGB noch zahlreiche Privateisenbahnen gab und man damit nicht alleine von der Zuverlässigkeit und Liquidität der damaligen Reichsbahn ausgehen konnte.

Die §§ 412, 413 HGB enthalten also eine grundsätzliche Verweisung auf das Transportrecht insgesamt. Für § 413 I HGB muß das "Redaktionsversehen" nicht mehr herangezogen werden, um eine Verweisung auf die Rechten und Pflichten des Verfrachters zu ermöglichen. Einleuchtende Gründe, warum § 413 I HGB keine ausdrückliche Verweisung hierauf enthält, während indessen die ganzen übrigen Vorschriften der §§ 407 ff. HGB vom Frachtführer und Verfrachter sprechen, sind nicht zu erkennen. Die Begründung für die Verweisung des § 413 I HGB auf die §§ 425 ff. HGB trifft genauso für eine Verweisung auf die §§ 556 ff. HGB zu. Daher war bisher schon die herrschende Meinung der Ansicht, daß § 413 I HGB ebenfalls wie § 412 II HGB eine Verweisung auf die Rechte und Pflichten des Verfrachters enthält (2).

---

(1) LG Osnabrück VersR 74/588 (589)

(2) BGH NJW 82/1943 (1944); OLG Hamburg VersR 79/812 (813); ;OLG Hamburg VersR 79/814; OLG Hamburg ETR 80/445 (456); OLG Hamburg VersR 81/526 (527); OLG Hamburg VersR 82/342; LG Hamburg ETR 80/444 (448); Alff S. 13; Baumbach-Duden-Hopt § 413 Anm. 1 A; Baumhöfener S. 69; Helm in Großkomm. HGB § 413 Anm. 7; Krien § 52 Anm. 6 e I; Piper S. 17; Schlegelberger-Schröder § 413 Anm. 4; Senckpiehl S. 134

III. Die einzelnen Gesetze, die unter die Verweisung fallen und inwieweit sie zwingend sind

1. Güterversendung mit Kraftfahrzeugen im innerdeutschen Bereich

Werden die Güter im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen transportiert, kommen zunächst die Frachtführervorschriften im HGB in Betracht. Die Vorschriften der §§ 425 ff. HGB sind grundsätzlich abdingbar (1). Etwas anderes könnte sich nur bezüglich der §§ 429 ff. HGB i.V.m. § 26 GüKG ergeben (2).

a. Rechtsverweisung auf die Vorschriften des GüKG und der KVO

Die §§ 412, 413 HGB enthalten lediglich eine Verweisung auf die Rechtsstellung des Frachtführers. Der Begriff des Frachtführers nach dem HGB kann nicht mit dem des Güterkraftverkehrsunternehmers nach dem GüKG und der KVO gleichgesetzt werden (3). Das Problem ist, ob unter die Verweisung der §§ 412, 413 HGB nur die allgemeinen Vorschriften, wie die der §§ 425 ff. HGB fallen (4), oder auch die Spezialregelungen wie z.B. das GüKG und der aufgrund von §§ 106 II, 20 a GüKG erlassenen KVO. Der Bundesgerichtshof bejaht letzteres. Seiner Ansicht nach erfordert der Sinn und Zweck des GüKG und der KVO die Anwendung auf die Fälle der §§ 412, 413 HGB, sofern Transporte mit Kraftfahrzeugen durchgeführt werden (5). Dies ist unstrittig im Falle des echten Selbsteintritts, strittig dagegen in den anderen Fällen.

---

(1) Schmidt S. 694

(2) siehe III 1 b bb bbb

(3) Schmid-Lossberg MDR 65/356 (357); so aber OLG Oldenburg VersR 78/369

(4) so OLG Hamburg MDR 55/554 (555); Bischof VersR 76/305; Bischof VersR 81/539; Schmidt AWD 75/47

(5) BGHZ 8/66 (68 f.); BGHZ 38/150 (154); BGH VersR 57/503 (504); OLG Frankfurt NJW 76/1036 (1037)

Primärer Zweck des GüKG und der KVO war ursprünglich der Schutz der Eisenbahn vor der Konkurrenz des Güterkraftverkehrs. Ein geregelter Wettbewerb zwischen Schiene und Straße sollte sichergestellt werden (1). Hierzu erachtet man es für nötig, zwingende Festentgelte sowohl für die Bahn als auch für den Güterkraftverkehr einzuführen und insbesondere die Haftung aufeinander abzustimmen. Inzwischen ist ein Meinungswandel eingetreten. Manifestiert wurde dieser insbesondere in der kleinen Verkehrsreform von 1962. Ein gesunder Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ist mittlerweile erwünscht. In der Regel sind die Festentgelte Mindest- Höchstentgelten (Margentarifen) gewichen (2). Geblieben ist lediglich die Forderung nach einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und einem lauteren Wettbewerb der Verkehrsträger. Dies soll mit Hilfe der §§ 7, 9, 20 a II, IV, V GüKG erreicht werden.

Sekundär sollte das GüKG und die KVO auch für einen gesunden Wettbewerb innerhalb des Güterkraftverkehrs sorgen (3). Ein funktionierender Güterkraftverkehr ist für die Volkswirtschaft und damit für das Allgemeinwohl von erheblicher Bedeutung (4). Es wird Wert gelegt auf gesunde mittelständische Betriebe mit ein bis zwei Genehmigungen für den Güterfernverkehr. Sie sind allein die Garantie für eine Versorgung auch abgelegener Gebiete. Frachten für Großunternehmer sind dorthin unrentabel. Großunternehmer haben

---

(1) BGHZ 53/117 (120); BGH NJW 70/563 (564); BGH VersR 78/935 (936); OLG Stuttgart NJW 54/605 (606); Bischof VersR 76/305 (306); Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 9 GüKG Anm. 2, § 20 a GüKG Anm. 1 b

(2) Baumbach-Duden-Hopt (22) GüKG § 22 Anm. 1 A; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 20 GüKG Anm. 3, § 22 GüKG Anm. 1 a; Münz/Haselau/Liebert § 22 Anm. 2; Sieg VersR 65/297 (298); Wesemann BB 61/958 f.

(3) BGHZ 53/117 (120); BGH MDR 69/827; BGH VersR 78/935 (936); Alff S. 116; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 22 GüKG Anm. 3; Piper S. 123 f.

(4) BGH MDR 74/732

zudem meistens ihren Standort in den Ballungsräumen. Eine Versorgung mit der Eisenbahn ist aus Kostengründen nicht zu vertreten (1). Die sekundären Gründe rücken immer mehr in den Vordergrund (2).

Erforderlich wäre die Anwendungen der Bestimmungen des GüKG und der KVO auf das Vertragsverhältnis Versender/Spediteur nur dann, wenn anders die Durchsetzung der Bestimmungen des GüKG und der auf ihm beruhenden KVO nicht gewährleistet wäre. Die Bestimmungen finden aber bereits im Vertragsverhältnis Spediteur/Frachtführer (dem Beförderungsvertrag) (3) Anwendung.

Das GüKG gewinnt desweiteren über §§ 20 II, 22, 23 GüKG direkten Einfluß auf das Verhältnis Spediteur/Versender. Es stellt durch diese Vorschriften sicher, daß der Spediteur dem Verlader das tarifmäßige Entgelt für die Beförderung in Rechnung stellt, unabhängig davon, was er vereinbarungsgemäß an den Frachtführer zu entrichten hat. Eine Ausnahme begrenzten Umfanges besteht nach § 20 II GüKG für die Sammelgutversendung. Die Untergrenze bleibt allerdings auch hier durch § 20 II S. 2 GüKG festgelegt (4). Die §§ 20 II, 22, 23 GüKG verdrängen insoweit § 408 II HGB für den Fall, daß der Frachtführer dem Spediteur eine tarifwidrige, zu niedrige Fracht berechnet hat (5).

---

(1) vgl. BT-Plenarprotokoll 8/148, S. 11821 ff.

(2) Münz/Haselau/Liebert § 22 Anm. 1

(3) Helm VersR 76/601

(4) BGH MDR 67/735; Debling S. 155 ff., 162, 170; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 20 GüKG Anm. 8 ff., § 22 Anm. 16 ff.

(5) Nach der ganz h. M. ist das Wort "Tarif" in § 20 II GüKG im Gegensatz zu § 20 I GüKG nur im Sinne von Entgelt zu verstehen (siehe S. 48 f.). Problematisch ist die Anwendung von § 23 GüKG, wenn der Spediteur arglistig gehandelt hat. Es ist strittig, ob dann auch der Nachforderungsanspruch gemäß § 23 GüKG besteht, und ob und inwieweit der Verlader dann eventuell einen Schadensersatzanspruch gegen den Spediteur hat.

Die Gefahr einer Umgehung des Sinns und Zwecks des GüKG und der KVO besteht damit nicht. Eine unbedingte Anwendung des GüKG und der KVO auf das Vertragsverhältnis Verlader/Spediteur ist nicht vonnöten, so lange der Spediteur die Beförderung nicht mit eigenem Kraftfahrzeug vornimmt (1). Die Argumentation des BGH ist widerlegt.

Die Anwendung der Vorschriften des GüKG und der KVO könnte aber aus anderen, vom BGH bisher nicht bedachten Gründen, geboten sein. Das GüKG findet Anwendung auf die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (§ 1 GüKG). § 1 I KVO verlangt für das Eingreifen der Bestimmungen der KVO zusätzlich, daß Güterfernverkehr im Sinne von § 3 GüKG vorliegt. Sowohl das GüKG als auch die KVO richten sich mit ihren Bestimmungen an den Unternehmer des Güterkraftverkehrs. Wer Unternehmer des Güterkraftverkehrs ist, wird nicht gesagt. Der Begriff wird vorausgesetzt.

In der Literatur wird mitunter vertreten, daß nur derjenige Unternehmer des Güterkraftverkehrs ist, der über eigene konzessionierte Kraftfahrzeuge verfügt. Übertragen auf die heutige Regelung des GüKG hieße das, daß eine Genehmigung für den Güterfernverkehr bzw. eine Erlaubnis für den Güternahverkehr vorliegen und zumindest ein eigenes Fahrzeug zur Verfügung stehen muß (2).

Auf die Genehmigung bzw. Erlaubnis kann es aber nicht ankommen. Auch in den Fällen der Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen, wo der Frachtführer nicht im Besitz einer Genehmigung bzw. Erlaubnis ist, finden auf den Frachtvertrag sowohl die Bestimmungen des GüKG

---

(1) LG Berlin VersR 76/460; LG Kiel VersR 76/461 (462); Helm in Großkomm. HGB § 413 Anm. 13; Schmid-Lossberg MDR 63/171 (173)

(2) LG Berlin VersR 76/460; Becker VersR 72/814 (815); Roesch VersR 76/25 (27); Schmid-Lossberg ZfV 63/135 (136); Schmid-Lossberg MDR 63/171 (174); Schmid-Lossberg MDR 65/356

als auch die der KVO Anwendung (1). Es liegt lediglich ein Verstoß gegen das GüKG vor. Der Verstoß ist eine Ordnungswidrigkeit (§ 99 I Nr. 1, 1 d GüKG) (2). Anderenfalls wäre es ein leichtes, die Vorschriften des GüKG und der KVO zu umgehen (3).

Übrig bleibt die Forderung nach einem eigenen Kraftfahrzeug. § 6 KVO ist zu entnehmen, daß der Unternehmer auch andere Personen zur Erfüllung und bei Ausführung seiner Vertragspflichten einschalten darf. Der Unternehmer muß die Beförderung nicht selbst durchführen. Er kann hiermit Unterfrachtführer beauftragen. Diese Regelung ist üblich im Fracht- und Speditionsrecht (z.B. §§ 451, 432, 408 I HGB, § 3 CMR). Daraus folgt, daß der Unternehmer, ohne überhaupt auch nur einen Teil der Beförderungsstrecke übernommen zu haben, Unternehmer des Güterkraftverkehrs sein kann (4). Es ist daher nicht erforderlich, über ein eigenes Fahrzeug zu verfügen, um im Sinne des GüKG und der KVO Unternehmer des Güterkraftverkehrs zu sein. Einzig und allein notwendig ist, daß die Erwerbstätigkeit des Unternehmers sich mit der Beförderung von Gütern in Kraftfahrzeugen befaßt (5). Ein Frachtführer, der über keine Genehmigung für den Güterfernverkehr bzw. Erlaubnis für den Güternahverkehr und über keine eigenen Fahrzeuge verfügt, kann Unternehmer des Güterkraftverkehrs im Sinne des GüKG und der KVO sein. Der Spediteur, der die Güterversendung zu Fixkosten übernimmt oder die Versendung in Sammelladung bewirkt oder einen unechten Selbsteintritt vornimmt, aber über keine eigenen Kraftfahrzeuge verfügt, hat somit auch die Rechtsstellung eines Unternehmers des Güterkraft-

---

(1) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 3 GüKG Anm. 4, § 1 KVO Anm. 3, § 3 KVO Anm. 2, § 29 KVO Anm. 2; Kirchhof VersR 83/608 (612); Willenberg § 1 Anm. 26

(2) BGH NJW 55/1755 (1756); Balfanz/von Tegelen § 8 Anm. 22

(3) Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. I § 3 GüKG Anm. 1

(4) BGH VersR 79/445 (446)

(5) Bartels VersR 80/611 (612); Scheer S. 68

verkehrs im Sinne des GüKG und der KVO. Das GüKG und die aufgrund des GüKG erlassene KVO fallen unter die Verweisung der §§ 412, 413 HGB (1).

Gestützt wird dieses Ergebnis durch einen Blick auf die Erweiterung des § 1 KVO um den Absatz fünf durch die VO TSF Nr. 4/78 und die darauf folgende Änderung des § 26 GüKG durch das zweite Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 9.7.1979. Wäre der Gesetzgeber der Ansicht gewesen, daß Unternehmer des Güterkraftverkehrs nur jemand sein bzw. dessen Rechtsstellung haben kann, der eigene Fahrzeuge besitzt, so wäre diese Änderung bzw Hinzufügung (2) allein von den in den Beratungen deutlich zum Ausdruck gekommenen Intentionen des Gesetzgebers (3) her betrachtet unverständlich, weil überflüssig.

b. Inwieweit die Vorschriften des GüKG und der KVO im Bereich des Güterfernverkehrs zwingend sind

Das GüKG enthält sowohl öffentlich- als auch privat-rechtliche Vorschriften (4). Hier interessieren ausschließlich die privatrechtlichen Vorschriften. Desweiteren ist zu trennen zwischen Güterfern- und Güternahverkehr. Als erstes soll der Güterfernverkehr behandelt werden.

---

(1) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 20 GüKG Anm. 19, § 3 KVO Anm. 2; Krien/Hay § 2 Anm. 12; Züchner ZfV 65/335 (336)

(2) Die Probleme um die Rechtswirksamkeit der VO TSF Nr. 4/78 und den tatsächlichen Auswirkungen der Änderung des § 26 GüKG sollen an dieser Stelle außer Betracht bleiben.

(3) "Durch die Neufassung soll der Spediteur im Sammelgutverkehr und bei der Spedition zu festen Spesen in die Lage versetzt werden, Haftungsvereinbarungen mit dem Kunden zu treffen, soweit er bei der Beförderung des Transportgutes nicht eigene Kraftfahrzeuge im Güterfernverkehr einsetzt." BT-Drucksache 8/2605 vom 1.3.1979, S. 1 ff. (12)

(4) BGH VersR 76/433 (434); Helm in Großkomm. HGB § 425 Anm. 11

aa) Die Bedeutung von § 1 GüKG

§ 1 GüKG bestimmt, daß die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen ausschließlich den Bestimmungen des GüKG unterliegt. Das Wort "ausschließlich" legt den Schluß nahe, daß das ganze GüKG zwingender Natur ist (1). Nach h. M. ist § 1 GüKG mißverständlich gefaßt. Die § 1 GüKG vom Gesetzgeber zugedachte Funktion ist der Ausschluß von abweichenden öffentlichrechtlichen, insbesondere landesrechtlichen, Regelungen der im GüKG behandelten Materie. § 1 GüKG soll aber keine Regelung bezüglich der zwingenden oder dispositiven Natur der im GüKG enthaltenen privatrechtlichen Vorschriften treffen (2). Von den Vorschriften des GüKG abweichende Parteivereinbarungen sollen durch § 1 GüKG nicht ausgeschlossen sein.

bb) Die Bedeutung von § 26 GüKG

Eine zwingende Natur zumindest eines Teils der Vorschriften ergibt sich aus §§ 22, 26 GüKG. § 26 GüKG ordnet an, daß, soweit Beförderungsbedingungen (§ 20 GüKG) anzuwenden sind, der Unternehmer die ihm nach den gesetzlichen Vorschriften oder den Beförderungsbedingungen obliegende Haftung durch Vertrag weder ausschließen noch beschränken kann.

aaa) Die Normen, die zu den Haftungsvorschriften gehören

Zu den Haftungsvorschriften zählen die Normen, die eine Ersatzpflicht anordnen bzw. regeln, wenn ein Schaden aufgetreten ist.

---

(1) so anscheinend Züchner DB 67/583 (585)

(2) Bartholomeyczik BB 64/1029; Baumbach-Duden-Hopt (22) GüKG § 1 Anm. 1; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 1 GüKG Anm. 1; Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. I § 1 GüKG; Münz/Haselau/Liebert § 1 Anm. 3 a; Pöttinger VersR 84/502 (509); Schmid-Lossberg MDR 65/356 (357); Sieg VersR 65/297 (301)

Dazu gehören die Vorschriften, die eine Schadensersatzpflicht anordnen, wenn Hilfspersonen zur Erfüllung von Aufgaben hinzugezogen werden. Nach herrschender Meinung fallen hierunter auch die Vorschriften, die die Verjährung betreffen. Sie haben mittelbaren Einfluß auf die Haftung. Ist ein Anspruch verjährt, läßt er sich nicht mehr durchsetzen, wenn der Schulder die Einrede der Verjährung erhebt (1).

Fraglich ist, ob die Vorschriften, die die Aufrechnung betreffen, zu den Haftungsnormen zu zählen sind (2). Das Recht zur Aufrechnung hat eine Sicherungs- und eine Vollstreckungsfunktion. Einmal dient die Aufrechnung zur Erfüllung der Hauptforderung. Zum anderen verschafft sie dem Schuldner die Möglichkeit, seine Gegenforderung im Wege der Selbsthilfe durchzusetzen (3). Indem die Sicherungsfunktion mit der Vollstreckungsfunktion untrennbar verknüpft ist, bewirkt die Aufrechnung letztendlich nur eine gewisse Erleichterung und der Ausschluß der Aufrechnung eine Erschwerung bei der Abwicklung von Schuldnerverhältnissen. Allein diese Erleichterung bzw. Erschwerung reicht nicht aus, um die Vorschriften bezüglich der Aufrechnung zu den Normen zu zählen, die Einfluß, wenn auch nur mittelbaren, wie z. B. die Verjährungsvorschriften, auf die Haftung haben. Die Aufrechnungvorschriften sind nicht zu den Normen zu zählen, die die Haftung betreffen (4).

Zu den Haftungsnormen gehören, z.B. als gesetzliche Vorschriften, die §§ 429, 439, 414 HGB, § 6, 20 - 40 I-IV KVO.

---

(1) BGHZ 38/150 (155)
(2) dahingestellt in OLG München VersR 75/129 (130)
(3) Münch. Komm.-Heinrichs § 387 Rd-Nr.1
(4) Knorre VersR 80/125 (126)

bbb) Die Rechtsfolgen der Änderung des § 26 GüKG

Die neue Fassung des § 26 GüKG enthält eine Einschränkung. Der Unternehmer kann danach seine Haftung beschränken oder ausschließen, soweit keine Beförderungsbedingungen anzuwenden sind. Die Änderung des § 26 GüKG ist im Zusammenhang zu betrachten mit der VO TSF Nr. 4/78, die den § 1 KVO um den Absatz fünf ergänzte. Der § 1 V KVO besagt, daß die Vorschriften der KVO bezüglich der Haftung aus dem Beförderungsvertrag in den Fällen, wo die Vorschriften der §§ 412, 413 HGB Anwendung finden, nur gelten, soweit wie der Spediteur das Gut mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr (§ 12 GüKG) befördert. Die Neufassung des § 26 GüKG war im Entwurf der Bundesregierung zum Zweiten Gesetz zur Änderung des GüKG ursprünglich nicht vorgesehen (1). Erst in den Ausschußberatungen wurde die Neufassung eingefügt (2). Hieraus folgt, daß ursprünglich allein die Ergänzung des § 1 KVO dem Spediteur die Möglichkeit einer Haftungsbeschränkung verschaffen sollte. Frachtrechtliche Haftungsvorschriften sollten nur noch zwingenden Charakter haben, wenn der Spediteur die Beförderung mit eigenem Kraftfahrzeug durchführt (3).

Schon lange war ein großer Teil der Literatur und eine Reihe von Obergerichten der Ansicht, daß die strenge unabdingbare Haftung nach frachtrechtlichen Vorschriften für den Fall, daß der Spediteur die Beförderung nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen ausführt, unangemessen ist (4). Anderer Ansicht war der Bundesgerichtshof. Bald nach dem Erlaß der VO TSF 4/78 wurde erkannt, daß dieses Ziel

---

(1) vgl. BT-Drucksache 8/2058 vom 23.8.1978
(2) vgl. BT-Drucksache 8/2605 vom 1.3.1979
(3) Helm transpR 81/45 (48); Knorre VersR 85/222
(4) OLG Stuttgart VersR 82/90 (91 f.); OLG Koblenz VersR 83/1073 (1074)

nicht allein durch die Ergänzung des § 1 KVO um den Absatz fünf erreicht werden konnte (1). Nach wie vor verwies § 26 GüKG a. F. in den in Betracht kommenden Fällen auf die gesetzliche Haftung (2). Die §§ 429 ff. HGB führten zum Teil zu einer noch einschneidenderen Haftung als sie die Vorschriften der KVO bereits vorsahen. Die §§ 429 ff. HGB kennen zwar keine Gefährdungshaftung, es bleibt bei der Verschuldenshaftung. Dafür enthalten sie aber keine Haftungshöchstbeträge, wie § 30 KVO und Haftungsausschlüsse in dem Umfange, wie § 34 KVO. Dies kann sich im Einzelfalle sehr zum Nachteil des Spediteurs auswirken (3). In der Erkenntnis, daß die gewünschte Möglichkeit eines Haftungsausschlusses oder einer Haftungsbeschränkung nicht alleine durch § 1 V KVO zu erreichen ist, wurde § 26 GüKG geändert.

Das Ziel der Änderung des § 26 GüKG verdeutlicht am besten die vom Ausschuß für Verkehr und das Post- und Fernmeldewesen gegebene Begründung: "Durch die Neufassung soll der Spediteur im Sammelgutverkehr und bei der Spedition zu festen Sätzen in die Lage versetzt werden, Haftungsvereinbarungen mit dem Kunden zu treffen, soweit er bei der Beförderung des Transportgutes nicht eigene Kraftfahrzeuge im Güterfernverkehr einsetzt" (4). Der Wille

---

(1) a. A. Bischof VersR 79/691 (695); Knorre VersR 80/125 (126); Roesch VersR 79/890 (892); Schmid-Lossberg MDR 79/452 (453); Sieg DB 79/1213

(2) BGHZ 83/87 (91 ff.); OLG Stuttgart VersR 82/90 (91); OLG Koblenz VersR 83/1073 (1074); Alff S. 15; Bartels VersR 80/611 (612); Kirchhoff VersR 83/603; Temme VersR 84/813 (816); Willenberg § 1 Anm. 55

(3) OLG Stuttgart VersR 82/90 (91); Alff S. 15; Merz NJW 82/1820; Pöttinger VersR 84/502 (503)

(4) BT-Drucksache 8/2605 vom 1.3.1979, S. 1 ff. (12); Die vorgeschlagene Neufassung des § 26 GüKG durch den Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen zum Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Änderung des GüKG ist dann ohne Erörterung vom Bundestag verabschiedet worden; vgl. BT-Plenarprotokoll 8/148 S. 11821 ff. (11826)

des Gesetzgebers ist damit bekannt. Zweifelhaft ist, ob der Wille des Gesetzgebers mit der Änderung des § 26 GüKG verwirklicht worden ist (1).

Das OLG Frankfurt vertritt, daß bereits für Rechtsstreite aus Verkehrsverträgen aus dem Zeitraum nach der Ergänzung des § 1 KVO um den Absatz fünf (1.10.1978) und vor der Änderung des § 26 GüKG (14.7.1979) der Spediteur in den Fällen, wo die §§ 412, 413 HGB Anwendung finden und er den Transport nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen ausgeführt hat, seine Haftung nach Frachtrecht auszuschließen vermag (2). Begründet wird die Ansicht mit dem deutlich erkennbaren Willen des Gesetzgebers bei der Ergänzung des § 1 KVO um den Absatz fünf. Manifestiert wurde der Wille des Gesetzgebers durch die zeitlich spätere Änderung des § 26 GüKG.

Artikel 3 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des GüKG bestimmt als Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes zur Änderung des GüKG den 14.7.1979. Folgt man der Ansicht des OLG Frankfurt, würde der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Neuregelung unzulässigerweise vorverlegt. Die Bedeutung des § 26 GüKG a. F. hat bis zu seinem Außerkrafttreten aufgrund der Neuregelung in Artikel 1 Nr. 9 des vorstehenden Gesetzes keine Änderung erfahren (3). Allein der eindeutig zu erkennende Wille des Gesetzgebers, eine Vorschrift ändern zu wollen, ist insoweit unerheblich.

Probleme bereiten die Worte "soweit Beförderungsbedingungen (§ 20 GüKG) anzuwenden sind" in § 26 GüKG. Soweit Beförderungsbedin-

---

(1) bejahend OLG Köln VersR 83/486 und OLG Karlsruhe VersR 83/485, nun auch BGH VersR 83/482 (483); BGH VersR 83/551 (552)

(2) so OLG Frankfurt in BGH VersR 82/699 (OLG war Berufungsgericht)

(3) BGHZ 83/87 (95 f.)

gungen anzuwenden sind, ist die Haftung nach den gesetzlichen Vorschriften, §§ 429 ff. HGB, unabhängig von § 1 V KVO, auch nach der Neufassung der Vorschrift unabdingbar und unbeschränkbar. Beförderungsbedingungen sind gemäß den §§ 20 I, 20 a V GüKG alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bedingungen, die nicht Angaben zur Bestimmung des Beförderungsentgeltes enthalten. Die KVO enthält ausschließlich Beförderungsbedingungen. § 1 V KVO schließt nur die Anwendungen der "Vorschriften dieser Verordnung über die Haftung aus dem Beförderungsvertrag" aus, berührt jedoch die Geltung der übrigen Bestimmungen der Verordnung nicht. Damit gelten die Bestimmungen der KVO mit Ausnahme der §§ 6, 29 - 40 I - VI KVO auch für den Spediteur, der die Beförderung nicht mit eigenem Kraftfahrzeug ausführt, auf den aber die §§ 412, 413 HGB Anwendung finden (unechter Selbsteintritt) (1). Der Sinn und Zweck des Wortes "soweit" in § 26 GüKG n. F. ist damit unklar.

Unter "soweit" kann einmal verstanden werden, "sofern überhaupt Beförderungsbedingungen anzuwenden sind". Dies hätte zur Folge, daß der mit dem Zusammenspiel von § 26 GüKG n. F. und § 1 V KVO angestrebte Zweck, eine Freizeichnungsmöglichkeit von der Frachtführerhaftung für die unter die §§ 412, 413 HGB fallenden Spediteure zu erreichen, verfehlt würde. Die §§ 1 - 5, 7 - 28, 40 V KVO blieben als Beförderungsbedingungen anwendbar. Der Spediteur könnte die sich aus den §§ 429 ff. HGB ergebende Frachtführerhaftung ("gesetzliche Vorschriften") nicht ausschließen.

Desweiteren kann das Wort "soweit" als: "in dem Umfang, wie Beförderungsbedingungen anzuwenden sind", verstanden werden. Von den Beförderungsbedingungen der KVO bleiben die §§ 1 - 5, 7 - 28, 40 V KVO anwendbar. In diesem Rahmen wären auch die Haftungsvorschriften der "gesetzlichen Vorschriften", also die §§ 429 ff. HGB, nicht ausschließbar (2).

---

(1) Heuer VersR 80/125 (126); verkannt von LG Köln VersR 80/1055 (1056)

(2) BGH VersR 78/318 (319); BGH VersR 82/339; Bartels VersR 80/611 (612); Temme VersR 84/813 (816)

Keine der beiden Auslegungsvarianten vermag der Gesetzesänderung einen tieferen Sinn und Zweck zu verleihen. Die Gesetzesänderung wäre danach praktisch sinnlos gewesen. Beide Auslegungsvarianten können daher nicht überzeugen. Zu beachten ist, daß der Wille des Gesetzgebers bei der Neuregelung bekannt ist. Er läßt sich, wie bereits oben erwähnt wurde, ohne weiteres aus dem Verkehrsausschußbericht ermitteln (1). Der Gesetzgeber wollte dem Spediteur die Möglichkeit verschaffen, in den Fällen Haftungsvereinbarung mit dem Verlader zu treffen, wo er den Transport des Gutes nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen übernimmt. Der Wille des Gesetzgebers läßt sich nur verwirklichen, wenn die Worte "soweit Beförderungsbedingungen anzuwenden sind", dahin ausgelegt werden, daß darunter zu verstehen ist, "soweit haftungsregelnde Beförderungsbedingungen anzuwenden sind", wie es Bartels formuliert hat (2). Für den Willen des Gesetzgebers sind außerdem Anhaltspunkte im Wortlaut des § 26 GüKG n. F. zu finden. Die Vorschriften des § 26 GüKG n. F. erweist sich ihrem Wortlaut nach als abgestimmt auf die Regelung in § 1 V KVO. Sowohl die KVO als auch § 26 GüKG sahen in der alten Fassung keine Ausnahme von der Geltung ihrer Regelung vor (3). Allein der mißglückte Wortlaut des § 26 GüKG n. F. kann nicht dazu zwingen, dem Spediteur die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung zu versagen (4). Es ist geboten, den Wortlaut des § 26 GüKG n. F. im obigen Sinn auszulegen (5). Die zwingenden frachtrechtlichen Vorschriften finden nur insoweit Anwendung, wie der Spediteur das Transportgut mit eigenen Kraftfahrzeugen befördert.

---

(1) BGH VersR 83/482 (483); Knorre VersR 85/222

(2) BGH VersR 82/339; Bartels VersR 80/611 (612); Piper S. 8; Temme VersR 84/813 (816)

(3) OLG Frankfurt VersR 83/1055 (1056)

(4) Bartels VersR 80/611 (612)

(5) BGH VersR 83/482 (483); BGH VersR 83/551 (552); OLG Köln VersR 81/168; OLG Stuttgart VersR 82/90 (91); OLG Karlsruhe VersR 83/485; OLG Köln VersR 83/486; Knorre VersR 80/1005 (1006); Merz VersR 82/213 (217); Temme VersR 84/813 (816)

ccc) Rechtswirksamkeit der VO TSF Nr. 4/78

Die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung der Spediteure baut auf § 1 V KVO auf. Ist die VO TSF Nr. 4/78 vom 19.9.1978 und damit § 1 V KVO, wie teilweise vertreten wird (1), gesetzwidrig und damit rechtsunwirksam, besteht die oben aufgezeigte Ausnahme von der zwingenden Haftung nicht.

(1) Nachträgliche Beseitigung der Rechtsunwirksamkeit

Vorausgeschickt werden kann, daß eine nachträgliche Heilung durch das Gesetz zur Änderung des GüKG vom 14.7.1979 und damit durch § 26 GüKG n. F., wie sie das OLG Stuttgart für möglich hält (2), nicht denkbar ist. Zwar ist den Ausführungen zuzustimmen, soweit das OLG Stuttgart der Ansicht ist, daß der Gesetzgeber durch die Neufassung des § 26 GüKG die Ergänzung des § 1 KVO gebilligt hat. Allein durch eine nachträgliche Billigung ist es aber nicht möglich, einer rechtsunwirksamen Norm wieder Rechtswirksamkeit zu verleihen. Hierzu hätte sie neu verkündet werden müssen. Das ist aber unstreitig nicht geschehen (3).

(2). Überschreitung der Ermächtigung

Gemäß § 20 a V, VI GüKG setzt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung "alle anderen für den Beförderungsvertrag maßgebenden Beförderungsbedingungen" fest. Er kann damit die KVO, die Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen enthält, abändern. Strittig ist, ob § 1 V KVO lediglich eine bloße Änderung der Beförderungsbedingungen, oder

---

(1) OLG Hamburg VersR 80/1123; Bartels VersR 80/611 (613); Heuer VersR 80/63; Piper S. 8

(2) OLG Stuttgart VersR 82/90 (91 f.); so auch LG Köln VersR 80/1055 (1056); Knorre VersR 80/1005 (1006)

(3) Krien § 2 Anm. 35 c x; Pöttinger VersR 84/502 (510 f.)

eine solche des GüKG selbst (1) darstellt (2). Im letzteren Fall wäre § 1 V KVO von der Ermächtigung nicht mehr gedeckt (3).

§ 3 I GüKG bestimmt, daß Güterfernverkehr jede Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug für andere über die Grenzen der Nahzone hinaus und außerhalb dieser Grenzen ist. § 4 GüKG regelt die Fälle, in denen die Vorschriften des GüKG keine Anwendung findet. Die Vorschriften des GüKG finden aber entgegen der Ansicht des OLG Hamburg (4) auch nach der Ergänzung des § 1 KVO um den Absatz fünf Anwendung. Dies zeigen die Entscheidungen des Bundesgerichtshofes zu Rechtsstreiten, deren Ursache zwar nach dem Inkrafttreten der VO TSF 4/78 gelegt wurde, § 26 GüKG aber noch nicht neu gefaßt war. Der Bundesgerichtshof vertritt, daß der Spediteur zwar nicht mehr nach der KVO, aber unabdingbar gemäß §§ 429 ff. HGB haftet (5). § 26 GüKG a. F. blieb anwendbar.

§ 1 V KVO bestimmt lediglich, inwieweit die Vorschriften der KVO auf die Haftung der Spediteure in den Fällen der §§ 412, 413 HGB Anwendung finden (6). Eine solche Regelung steht mit den Vorschriften des GÜKG nicht in Widerspruch (7). Das GüKG regelt in

---

(1) so OLG Hamburg VersR 80/1123

(2) Pöttinger geht noch einen Schritt weiter. Er sieht in § 1 V KVO eine Einschränkung der Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB selbst und damit letztendlich eine Änderung der §§ 412, 413 HGB (Pöttinger VersR 84/502 (509))

(3) zweifelnd Alff S. 15

(4) OLG Hamburg VersR 80/1123

(5) BGHZ 83/87 (91)

(6) a. A. LG Köln VersR 80/1055 (1056): KVO insgesamt und nicht nur Haftung

(7) Erst recht steht die Regelung nicht im Widerspruch zu der Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB. Durch die VO TSF Nr. 4/78 wurde lediglich der Anwendungsbereich der KVO nicht aber die Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB auf das Frachtrecht insgesamt eingeschränkt, wie es Pöttinger (Pöttinger VersR 84/502 (503 f.) und letztendlich auch Knorre (VersR 80/125 (126), VersR 80/1005 (1006), VersR 85/222) vertreten.

§ 26 GüKG (a.F., n.F.) allein die Frage der vertraglichen Abdingbarkeit der Haftung der Transportunternehmer, nicht aber die Voraussetzungen und die Ausgestaltung dieser Haftung. Für letzteres gelten nach Maßgabe des § 26 GüKG allein die Vorschriften der §§ 429 ff. HGB und die der Bestimmung des Verordnungsgebers unterliegenden tariflichen Regelungen. Zu den tariflichen Regelungen gehört die hier in Rede stehende Bestimmung des § 1 V KVO. Ein Eingriff des Verordnungsgebers in den Regelungsbereich des § 26 GüKG a. F., und damit in den Regelungsbereich des GüKG insgesamt, ist nicht gegeben, wenn, wie in § 1 V KVO, die Haftung der Spediteure, je nachdem, ob sie Beförderungsleistungen mit eigenem Kraftfahrzeug selber erbringen oder nicht, unterschiedlich geregelt wird. Eine Rechtsunwirksamkeit des § 1 V KVO liegt insoweit nicht vor (1).

(3) Regelungsabhängigkeit eines Gesetzes im formellen Sinne von einer Rechtsverordnung

Ein ganz anderes Problem wird von Alff angesprochen. Es besteht hier die ungewöhnliche Regelung, daß ein Gesetz durch eine Verordnung der Tarifkommission in seiner Anwendung beschränkt werden soll (2). § 1 V KVO hat vor der Änderung des § 26 GüKG kein Gesetz in seiner Anwendung beschränkt. Die Auswirkungen des § 1 V KVO blieben auf die KVO beschränkt. Dies belegt gerade die oben aufgezeigte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes. Erst durch den Willen des Gesetzgebers, indem er § 26 GüKG änderte und seine Regelung teilweise in Abhängigkeit zu der KVO stellte, konnte die Verordnung ein Gesetz beschränken. Dies ist aber dann unbedenklich.

---

(1) BGHZ 83/87 (92 f.); OLG Koblenz VersR 83/1073 (1074); Krien § 2 Anm. 35 c XVII f.; Piper S. 13

(2) Alff S. 16

(4) Verstoß gegen das Vollständigkeitsgebot des § 20 I GüKG

Des weiteren könnte die VO TSF Nr. 4/78 gegen die Bestimmung des § 20 I GüKG verstoßen. Gemäß § 20 I GüKG müssen die Tarife, also auch die KVO, alle zur Bestimmung des Beförderungsentgeltes notwendigen Angaben und alle anderen für den Beförderungsvertrag maßgebenden Beförderungsbedingungen enthalten. Hiergegen könnte in Hinblick darauf, daß durch die VO TSF Nr. 4/78 der Anwendungsbereich der KVO eingeschränkt wird, verstoßen worden sein. Die KVO findet in Folge von § 1 V KVO auf die Haftung des Spediteurs in den Fällen der §§ 412, 413 HGB keine Anwendung mehr, soweit der Spediteur keine Beförderungsleistungen mit eigenem Kraftfahrzeug erbringt. Daraus kann nicht hergeleitet werden, daß die VO TSF Nr. 4/78 zu der Regelung in § 20 I GüKG im Widerspruch stehe und deshalb gesetzeswidrig sei. Beim gegenteiligen Standpunkt wird nicht hinreichend berücksichtigt, daß das Vollständigkeitsgebot des § 20 I GüKG nur im Rahmen des jeweiligen Anwendungsbereiches der Tarife gilt und gelten kann. Es findet soweit Anwendung, wie die Tarife Entgelte und Beförderungsbedingungen regeln und regeln wollen. § 20 I GüKG verlangt keine umfassende, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen in jedem einzelnen Tarif erschöpfend regelnde, Tarifsetzung. Dem Verordnungsgeber stand es demnach frei, den Geltungsbereich der Haftungsbestimmungen der KVO durch die Vorschriften der VO TSF Nr. 4/78 neu zu bestimmen. Er konnte die Regelung der Haftung der Spediteure, die nach §§ 412, 413 HGB die Rechte und Pflichten eines Frachtführers haben und nicht das Gut mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr befördern, dem formellen Gesetz überlassen (1).

(5) Verstoß gegen das Gleichbehandlungsgebot des § 22 GüKG

Insbesondere Heuer und das OLG Hamburg (2) sehen in der VO TSF Nr. 4/78 einen Verstoß gegen das Gleichbehandlungsgebot des § 22

---

(1) BGHZ 83/87 (93 f.)
(2) OLG Hamburg VersR 80/1123; Heuer VersR 80/63

GüKG. Es wird hierzu ausgeführt, daß durch die VO TSF Nr. 4/78 die Haftung des Spediteurs nach Frachtrecht auf die Fälle beschränkt wird, in denen der Spediteur die Beförderungsleistung mit eigenen Kraftfahrzeugen erbringt. Dem steht entgegen, daß § 20 II S. 1 GüKG zwingend vorschreibt, daß der Reichskraftwagentarif (1) einschließlich der KVO hinsichtlich der Beförderungsleistung auch für den vom Spediteur mit seinem Auftraggeber abgeschlossenen Vertrag gilt. Das muß umso mehr gelten, wenn der Spediteur gemäß §§ 412, 413 HGB zugleich bzw. ausschließlich die Rechtsstellung eines Frachtführers hat. Gerade in diesen Fällen aber schränkt die VO TSF Nr. 4/78 die Anwendbarkeit des Tarifes (KVO) erheblich ein und behandelt den Spediteur-Frachtführer der §§ 412, 413 HGB ungleich dem Nur-Frachtführer. Der Bundesgerichtshof tritt dieser Ansicht entgegen (2). Dem Ergebnis des Bundesgerichtshofes ist zuzustimmen, nicht aber seiner Begründung. Der Bundesgerichtshof, Heuer und das OLG Hamburg übersehen zwei entscheidende Dinge. Einmal bezieht sich § 20 II GüKG nicht auf die Beförderungsbedingungen, sondern ausschließlich auf das Entgelt, und des weiteren wird § 22 II GüKG falsch ausgelegt.

Die KVO ist ein Tarif des Güterfernverkehrs. Die KVO ist nach ihren Bestimmungen ersichtlich auf das Verhältnis zwischen dem frachtbriefmäßigen Absender und dem Unternehmer, der die Beförderung mit seinem Kraftfahrzeug im Güterfernverkehr ausführt, abgestellt (Vgl. §§ 3, 10, 15 KVO). § 20 II GüGK soll der Tarifeinhaltung dienen. Die Bestimmung soll vermeiden, daß der Spediteur dem Preisdruck des Versenders nachgibt und seinerseits dem Unternehmer zu wenig Entgelt nach Tarif bezahlt. Der Grundgedanke des § 20 II

---

(1) Der Reichskraftwagentarif enthält alle zur Bestimmung des Beförderungsentgelts notwendigen Angaben und alle anderen für den Beförderungsvertrag maßgebenden Beförderungsbedingungen (§ 20 I GüKG). Zu letzteren gehört die KVO.

(2) BGHZ 83/87 (94)

GüKG ist, daß das tarifgemäße Entgelt, das der Spediteur dem Unternehmer des Güterfernverkehrs zahlt bzw. zu zahlen hat, auf den Versender abgewälzt wird (1). Die Bestimmung des § 20 II GüKG kann daher nach Sinn und Zweck nur das Entgelt für die Beförderungsleistung im Kraftwagengüterfernverkehr im Auge haben und nicht die Tarife ingesamt (2). Damit trifft bereits der erste Gedankengang von Heuer und dem OLG Hamburg nicht zu.

Aus § 22 GüKG folgt kein allgemeines Gleichbehandlungsgebot (3). § 22 II GüKG richtet sich nicht an den Tarifgeber. Das Verbot von Ermäßigungen und Vergünstigungen kann nur "tarifwidrige Abreden" zwischen den Vertragsparteien im Sinne des § 22 III GüKG betreffen (4). § 22 GüKG befaßt sich ausschließlich mit dem Beförderungsentgelt (5). Dies zeigt bereits seine Überschrift. Er will verhindern, daß das nach Tarif vorgeschriebene Entgelt unter- bzw. überschritten (i.V.m. § 23 II GüKG) wird (6). Auch mittelbare Einflußnahmen auf das Entgelt sind untersagt. Mittelbare Beeinflussungen sind zusätzliche Leistungen ohne Berechnung (Vergünstigungen) oder Zuwendungen, die Geldeswert haben. Eine Vergünstigung ist z. B. eine

---

(1) BGH MDR 67/735; Balfanz/von Tegelen § 20 Anm. 3; Debling S. 155 ff.; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 20 GüKG Anm. 12, 19; Helm in Großkomm. HGB 452 Anh. I § 20 GüKG Anm. 2.

(2) OLG München VersR 66/841 (842); Geyer ZfV 64/563 (564); Lengtat VersR 85/210 (211); Schmid-Lossberg ZfV 63/135 (137); Schmid-Lossberg MDR 63/171 (173); Schmid-Lossberg MDR 65/356 (357); Schmidt VersR 75/984 (986); Sieg VersR 65/297 (300); Willenberg § 1 Anm. 40; Züchner ZfV 65/335 (337); Züchner DB 67/583 (587); Züchner VersR 68/1018 (1019); a. A. LG Kiel VersR 76/461 (462); Münz/Haselau/Liebert § 20 Anm. 5 a

(3) a. A. Knorre VersR 80/1005 (1006)

(4) Münz/Haselau/Liebert § 20 Anm. 1 b

(5) a. A. BGHZ 55/217 (218), der Bundesgerichtshof folgert aus § 22 II GüKG, daß die KVO insgesamt unabdingbar ist. Genauso: Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 14 KVO S. 80 - 82

(6) Helm in Großkomm. HGB 452 Anh. I § 22 GüKG Anm. 1

zusätzlich Haftung, die über die im Tarif vorgesehene hinausgeht (1). Durch die VO TSF Nr. 4/78 wird aber gerade im Tarif selbst, in § 1 V KVO, eine Haftungseinschränkung vorgesehen. Insofern kann kein Fall des § 22 GüKG vorliegen. Die zweite Überlegung von Heuer und dem OLG Hamburg ist damit ebenfalls widerlegt (2).

(6) Verstoß gegen das Gleichbehandlungsgebot des Art. 3 GG

Allein aufgegriffen werden kann der Gedanke von Heuer und dem OLG Hamburg, daß durch die VO TSF Nr. 4/78 eine Ungleichbehandlung geschaffen wurde. Der Spediteur, der zwar nach den §§ 412, 413 HGB die Rechtsstellung eines Frachtführers hat, haftet in den Fällen, in denen er die Beförderung nicht mit eigenem Kraftfahrzeug ausführt, sondern dafür einen Unterfrachtführer hinzuzieht, nicht nach der KVO. Im Gegensatz dazu haftet der Frachtführer, der ebenfalls die Beförderung nicht selbst durchführt und einen Unterfrachtführer damit beauftragt, nach der KVO. Die Rechtswidrigkeit der Verordnung würde sich dann aber aus Art. 3 GG und nicht aus § 22 II GüKG ergeben. Der Bundesgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 4.2.1982 diesen Punkt übergangen (3).

Art. 3 GG besagt, daß wesentlich gleiche Dinge nicht ungleich behandelt werden dürfen. Hauptgrund für die Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB, nach der der Spediteur die Rechtsstellung eines Frachtführers erhält, war die Überlegung, daß er sein eigentliches

---

(1) Balfanz/von Tegelen § 22 Anm. 2; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 22 GüKG Anm. 8, 10, vor §§ 29 ff KVO S. 189; Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. I § 22 GüKG Anm. 3; Münz/Haselau /Liebert § 22 Anm. 3

(2) Zu erwähnen ist hier der Klarheit halber, daß die Unterschreitung aufgrund von Parteivereinbarungen einer für den Unternehmer nach Tarif vorgeschriebenen Haftung primär durch § 26 untersagt ist

(3) BGHZ 83/87

Arbeitsgebiet verläßt. Der Spediteur schließt Beförderungsverträge auf eigene Rechnung ab und ist somit praktisch und rechtlich vom Frachtführer nicht mehr zu unterscheiden. Zusätzlich wurde bezüglich der Fixkostenspedition angeführt, daß derjenige, der sich eine bestimmte Vergütung für eine Leistung ausbedingt, auch eine selbständige Verpflichtung bezüglich der Ausführung der Leistung zu übernehmen hat (1). Des weiteren war zu befürchten, daß der Spediteur, um einen möglichst hohen Gewinn zu erzielen, den billigsten Frachtführer auswählte. Dieser arbeitete häufig weniger sorgfältig. Es bestand damit eine erhöhte Gefahr für das Gut. Der Verlader konnte nur durch eine verschärfte Haftung angemessen gesichert werden (2). Letzteres Argument ist heute aufgrund der Fest- oder Margentarife wenig überzeugend.

In der Praxis sieht es derzeit so aus, daß gerade auf Verlangen der Versender eine Einigung zwischen ihm und dem Spediteur auf einen bestimmten Satz der Beförderungskosten erfolgt. Die Fixkostenspedition ermöglicht dem Versender eine genauere Kalkulation. Zudem empfinden die Versender es als unzumutbar, mit den verschiedensten Transportrechnungen belastet zu werden (3). Die Versendung des Gutes in Sammelladung wird ebenfalls auf Wunsch der Verlader bewirkt. Die verladende Wirtschaft ist auf möglichst niedrige Frachtkosten angewiesen. Gerade die Sammelgutversendung ermöglicht, die Frachtkosten zu senken. Damit stehen in beiden Fällen nicht das Verlangen des Spediteurs, Herr des Transportes zu sein, sondern die Wünsche der verladenden Wirtschaft im Vordergrund. Der Spediteur erwirbt mehr oder weniger zwangsweise die Rechtsstellung eines Frachtführers. Er wird in diese Rechtsstellung geradezu hineingedrängt.

---

(1) Denkschrift zu dem Entwurf eines HGB und eines Einführungsgesetzes S. 244

(2) OLG Hamburg MDR 55/554; LG Osnabrück VersR 74/588; Bischof VersR 79/691 (695); Pöttinger VersR 84/502 (504); Schmidt VersR 75/984 (986 f.)

(3) Baumhöfener S. 71; Bischof VersR 79/691 (695 f.)

Der Spediteur hat neben den Aufgaben, die ein normaler Frachtführer hat, viele weitere, zusätzliche Aufgaben. Das Aufgabengebiet des Spediteurs wurde bereits oben bei der Erstellung des Berufsbildes des Spediteurs aufgezeigt. Auch wenn man den Schwerpunkt der Tätigkeit auf den "Transportbereich" legt, also auf die Aufgaben des Frachtführers, wie es anscheinend das Gesetz getan hat, indem es dem Spediteur neben der Rechtsstellung eines Spediteurs in § 412 II HGB und ausschließlich in § 413 I HGB die Rechtsstellung eines Frachtführers zugewiesen hat, so kommt man nicht umhin anzuerkennen, daß dem Spediteur daneben andere typisch speditionelle Aufgaben obliegen. Hierin liegt der Unterschied zwischen dem Aufgabenbereich des Spediteurs in den Fällen der §§ 412, 413 HGB zu dem des Frachtführers, wenn beide die Beförderung nicht selbst ausführen. Eine Ungleichbehandlung der beiden ist daher gerechtfertigt (1). Ein Verstoß gegen Art. 3 GG ist nicht gegeben.

Pöttinger sieht einen Verstoß der VO TSF Nr. 4/78 gegen Art. 3 i.V.m. Art. 80 GG. Er ist der Auffassung, daß der Gesetzgeber durch die Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB eine Leitentscheidung getroffen hat, die der Verordnungsgeber nicht befugt ist zu durchbrechen. Der Gesetzgeber hat den Spediteur, insbesondere in dem Fall des § 413 HGB, dem Frachtführer gleichstellt (2). Pöttinger verkennt, daß durch die VO TSF Nr. 4/78 diese grundsätzliche Gleichstellung nicht beseitigt wird. Es finden lediglich die Haftungsbestimmungen eines Spezialgesetzes auf den Spediteur in bestimmten Fällen keine Anwendung. Der Verordnungsgeber ist befugt, den Anwendungsbereich der Verordnung im Rahmen der Ermächtigung frei zu bestimmen, sofern er sich nicht von sachfremden Erwägungen leiten läßt. Es läßt sich nicht feststellen, daß sich der Verordnungsgeber beim Erlaß der VO TSF Nr. 4/78 von sachfremden Erwägungen hat leiten lassen.

---

(1) Alff S. 17; Piper S. 13 f.

(2) Pöttinger VersR 84/502 (510)

Es wird festgestellt, daß die VO TSF Nr. 4/78 vom 19.9.1978, und somit auch § 1 V KVO, nicht rechtswidrig und damit nicht rechtsunwirksam sind (1).

cc) Die Bedeutung von § 22 GüKG

§ 22 II GüKG bestimmt, daß Ermäßigungen des Beförderungsentgelts und andere Vergünstigungen, die nicht veröffentlicht worden sind und nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, unzulässig sind. Unzulässig sind ferner Zahlungen oder andere Zuwendungen, die einer Umgehung des tarifmäßigen Entgelts gleichkommen. In § 22 I GüKG werden Grundsätze für die Erstellung bzw. Bemessung der Tarife für die Beförderungsentgelte genannt. § 22 III GüKG bestimmt, daß tarifwidrige Abreden im Zusammenhang mit dem Beförderungsentgelt die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages nicht berühren. Anstatt der tarifwidrigen Abreden gelten die entsprechenden Bestimmungen des Tarifs.

Im Bezug auf § 22 III GüKG ist strittig, ob durch diese Vorschrift jede von der KVO abweichende Abrede untersagt wird (2). § 22 III GüKG spricht ganz allgemein von tarifwidrigen Abreden. Die KVO ist eine normative Aufstellung von Beförderungsbedingungen. Beförderungsbedingungen sind gemäß § 20 I GüKG Tarife. Bei einer von den Bestimmungen der KVO abweichenden Abrede liegt zwangsläufig immer

---

(1) BGH VersR 82/699 (670); BGH VersR 83/482 (483); BGH VersR 84/34 (35); BGH VersR 84/378 (379); BGH VersR 84/844 (845); OLG Karlsruhe VersR 83/485; OLG Köln VersR 83/486, wobei sich beide Oberlandesgerichte auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 4.2.1982 VersR 82/699 berufen; OLG Frankfurt VersR 83/1055 (1056); OLG Koblenz VersR 83/1073 (1074); Temme VersR 84/813 (815)

(2) so: BGHZ 38/150 (154); Becker VersR 72/814 (816); Hein/Eichhoff/Pukall/Krien Einl. KVO S. 4; Münz/Haselau/Liebert § 20 Anm. 1 b, 2 a; Willenberg § 1 Anm. 11

eine tarifwidrige Regelung vor. Es unterliegt aber nicht jede tarifwidrige Regelung dem § 22 III GüKG. § 22 III GüKG bezieht sich ausschließlich auf § 22 II GüKG und trifft damit nur eine Regelung für tarifwidrige Abreden im Zusammenhang mit dem Beförderungsentgelt. Dies folgt bereits aus der Überschrift des § 22 GüKG. § 22 GüKG befaßt sich nur mit dem Beförderungsentgelt (1). Verdeutlicht wird dies zusätzlich durch die Ergänzung des § 22 II GüKG, die er durch die Neufassung des GüKG vom 10.3.1983 erfahren hat. In § 22 II GüKG wurden die Sätze 3 und 4 eingefügt. Beide Sätze befassen sich mit dem Entgelt. Die Funktion des § 22 III GüKG ist es, für den Bereich des Güterfernverkehrs die nachgiebige Bestimmung des § 139 BGB zu ersetzen. Wird im Rahmen eines Beförderungsvertrages gegen die Vorschrift des § 22 II GüKG verstoßen, so handelt es sich um eine gemäß § 134 BGB nichtige Abrede, auf die sich niemand berufen kann. § 22 III GüKG bewirkt, daß der Vertrag nicht insgesamt nichtig ist. Er gilt vielmehr auf der Grundlage des Tarifs als zustandegekommen (2) (3).

---

(1) Balfanz/von Tegelen § 22 Anm. 1, 2, § 26; Geyer ZfV 64/563 (564); Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 22 GüKG Anm. 5, 8; Helm ZfV 57/264 (265); Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. I § 22; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 14 KVO S. 80

(2) Balfanz/von Tegelen § 22 Anm. 3; Baumbach-Duden-Hopt (22) GüKG § 22 Anm. 2 A; Fromm NJW 55/1755; Münz/Haselau/Liebert § 22 Anm. 4; Willenberg § 1 Anm. 12

(3) Willenberg befürwortet eine Anwendung von § 22 III GüKG auch auf die Fälle, in denen § 26 GüKG eine tarifwidrige Regelung für unzulässig erklärt (Willenberg § 1 Anm. 12; genauso Münz/Haselau/Liebert § 26). Dem ist für eine entsprechende Anwendung des § 22 III GüKG zuzustimmen. Hierdurch werden sachgerechte und im Sinne des Gesetzgebers liegende Ergebnisse erzielt. Eine unmittelbare Anwendung kommt aus den oben genannten Gründen dagegen nicht in Betracht. Beachtet werden muß hierbei, daß eine Beschränkung bzw. eine Ausschließung der Haftung des Unternehmers, wirtschaftlich betrachtet, zugleich eine geldwerte Besserstellung für ihn darstellt. Dies ist aber, wie unten noch aufgezeigt wird, ebenfalls untersagt. Damit fände § 22 III GüKG wieder unmittelbar Anwendung.

Für die Betrachtung, inwieweit die Vorschriften der KVO zwingender Natur sind, hat ausschließlich § 22 II GüKG Bedeutung. Bereits oben wurde aufgezeigt, daß § 22 II GüKG nicht nur unmittelbare Abweichungen vom Beförderungsentgelt für unzulässig erklärt, sondern auch mittelbare. Das heißt, es sind auch vom Tarif abweichende Abreden zugunsten der Versender zwingend untersagt, die einen materiellen Vorteil bieten, also Geldeswert haben. Es gilt eine wirtschaftliche Betrachtungsweise (1). Als Beispiel wurde bereits oben eine Erweiterung der Haftung genannt. Desweiteren gehört hierzu die Ausschließung der in der KVO zu Lasten des Absenders statuierten Haftungsregelungen. So würde eine vertragliche Freizeichnung des Absenders von seiner Verantwortlichkeit für fehlende, unzulängliche oder unrichtige Begleitpapiere gemäß § 12 I Unterabs. 2 S. 2 KVO eine unzulässige Vergünstigung nach § 22 II GüKG beinhalten. Dasselbe gilt für eine vertragliche Freihaltung des Absenders von seiner Haftung für Frachtbriefangaben (§ 13 KVO). Eine solche vertragliche Freihaltung würde auch der Vorschrift des § 30 GüKG, dem öffentlich-rechtlichen Gegenstück zu § 13 KVO, widersprechen. Schließlich kann nicht durch Vereinbarung die Absenderhaftung für die ordungsgemäße Verpackung gemäß § 18 III KVO oder für Inhalts-, Gewichts- etc.-Angaben gemäß § 22 I und II KVO beseitigt werden. Außerdem müssen sich Sondervereinbarungen nach § 11 II KVO in dem insoweit wiederum unabdingbaren Rahmen des Tarifs halten. Eine mehr als 50 %ige Lieferfristverkürzung ist eine unzulässige Vergünstigung gemäß § 22 GüKG (2).

---

(1) Balfanz/von Tegelen § 22 Anm. 2; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 22 GüKG Anm. 8, 10; Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. I, § 22 GüKG Anm. 1; Münz/Haselau/Liebert § 22 Anm. 3

(2) BGH VersR 60/304; BGH VersR 68/291; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 22 GüKG Anm. 10 II; Piper S. 104 f.; Willenberg § 1 Anm. 13, 15, 17

Genauso wie ein Unterschreiten des nach Tarif bestimmten Beförderungsentgeltes untersagt ist, ist auch ein Überschreiten verboten. Dies ist zwar im Gegensatz zum Unterschreiten (§ 22 II GüKG) dem Gesetz, außer in § 9 II KVO, nicht expressis verbis zu entnehmen, aber aus §§ 22 I und II, 23 II GüKG zu folgern. § 22 I GüKG ist zu entnehmen, daß die Beförderungsentgelte Mindest-Höchstentgelte sein sollen, falls nicht im Tarif etwas anderes bestimmt ist. Das heißt, sie sollen weder unter- noch überschritten werden (1). § 23 II GüKG bestimmt, daß übertarifliche Beförderungsentgelte oder Zuwendungen zurückzuerstatten sind. Sie sollen in keinem Fall beim Unternehmer verbleiben. Hieraus folgt, daß das Gesetz Überschreitungen der Beförderungsentgelte zwingend untersagt. Für mittelbare Zuwendungen, die Geldeswert haben, gilt § 22 II GüKG entsprechend. Das bereits oben zu den Vergünstigungen ausgeführte, findet für sie entsprechend Anwendung.

In diesem Zusammenhang muß auch das Zusammenspiel von § 26 GüKG und § 22 II GüKG beachtet werden. § 26 GüKG verbietet die Beschränkung bzw. Auschließung der Haftung, während § 22 II GüKG die Erweiterung der Haftung verbietet (2).

---

(1) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 22 GüKG Anm. 6, 7

(2) BGH NJW 59/1368 (1369); Balfanz/von Tegelen § 26; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 26 GüKG Anm. 3; Helm in Großkomm. HGB § 453 Anh. I § 22 GüKG Anm. 3, § 26 GüKG Anm. 5; Münz/Haselau/Liebert § 26; Willenberg § 1 Anm. 13

dd) Die Bedeutung von § 9 KVO

§ 9 II KVO trifft eine ganz ähnliche Regelung wie § 22 II und III GüKG. Problematisch ist, ob § 9 II KVO noch in Kraft und rechtswirksam ist. Die Bestimmungen des § 9 KVO stehen teilweise im Widerspruch zu den Vorschriften der §§ 20 - 23 GüKG und sind insoweit gemäß § 104 II GüKG rechtsunwirksam geworden. § 104 II GüKG ist im GüKG in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.12.1969 (1) nicht mehr enthalten. Er ist gemäß Art. 4 des 6. Gesetzes zur Änderung des GüKG vom 19.7.1969 (2) - als durch die weitere Entwicklung überholt - gestrichen worden. Das ändert aber nichts daran, daß der in ihm enthaltene Grundgedanke weiter gilt.

Die Vorschriften des § 9 KVO dienen der Tarifsicherung. Sie schränken den Raum für Parteivereinbarungen ein. Soweit sich einzelne Vorschriften des § 9 KVO noch mit dem Sinn und dem Wortlaut der §§ 20 - 23 GüKG decken, gelten sie neben den Bestimmungen der §§ 20 ff. GüKG fort (3). § 9 II KVO stimmt mit seinen drei Unterabsätzen fast wörtlich mit § 22 II und III GüKG überein. Ausdrückliche Erwähnung hat in ihm nur noch gefunden, daß auch ein übertarifliches Beförderungsentgelt untersagt ist. Dies ergibt aber keinen Unterschied im Sinngehalt zu § 22 II und III GüKG (4). § 9 II KVO steht in keinem sachlichen Widerspruch zu den §§ 22 - 23 GüKG. Er ist daher weiterhin als gültig zu betrachten (5).

Willenberg vertritt, daß die KVO insgesamt zwingender Natur ist. Seiner Ansicht nach darf im Beförderungsvertrag weder zu Gunsten noch zu Lasten des frachtbriefmäßigen Absenders von den Bestim-

---

(1) BGBL 1970 I S. 1
(2) BGBL 1969 I S. 557
(3) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 9 KVO S. 42 f.; Willenberg § 9 Anm. 1; a. A. Hein § 9: § 9 KVO ist insgesamt rechtsunwirksam.
(4) siehe III 1 b cc
(5) Willenberg § 9 Anm. 3 ff.

mungen der KVO abgewichen werden. Er folgert dies aus dem Satzteil "andere Abweichungen von den Tarifen" in § 9 II Unterabs. 1 KVO (1). Richtig ist, daß die Tarife nach § 20 I GüKG nicht nur das Beförderungsentgelt, sondern auch die Beförderungsbedingungen enthalten. Die Vorschriften der KVO sind Beförderungsbedingungen. Bei der Auslegung darf aber nicht vergessen werden, in welchem Zusammenhang die Worte stehen. § 9 KVO regelt das Beförderungsentgelt und die Nebengebühren. Die Vorschrift betrifft ausschließlich das Entgelt. § 9 II Unterabs. 1 KVO befaßt sich sogar nur mit der unmittelbaren Berechnung des Entgelts, wohingegen § 9 II Unterabs. 2 KVO Bestimmungen für die mittelbare Beeinflussung des Entgelts enthält. Dies entspricht der Regelung in § 22 II GüKG. Unter "andere Abweichungen von den Tarifen" ist unter anderem zu verstehen: Eine Änderung der Bemessungsgrundlagen für das Beförderungsentgelt: z. B. die Anwendung des 15 t Satzes statt des tatsächlich nur gegebenen 5 t Satzes, oder bei zwei verschieden möglichen Berechnungsweisen, eine Kombination aus beiden. Aus dem Satzteil "andere Abweichungen von den Tarifen" in § 9 II Unterabs. 1 KVO kann nicht die zwingende Natur der KVO insgesamt gefolgert werden.

Da § 9 II KVO völlig mit § 22 II und III GüKG übereinstimmt, ist es nicht erforderlich, näher auf ihn einzugehen. Es wird insoweit auf die obigen Ausführungen zu § 22 GüKG verwiesen.

ee) Schlußfolgerung

Die privat-rechtlichen Bestimmungen im Bereich des Güterfernverkehrs werden nur in den Vorschriften der §§ 22 II, 26 GüKG und § 9 II KVO für zwingend und unabdingbar erklärt. Es fehlt eine zentrale, allumfassendende Vorschrift, z.B. in § 20 I GüKG, die ein Abweichen von der gesetzlichen Regelung verbietet. Der Grundsatz ist die Vertragsfreiheit. Soll etwas anderes gelten, so ist dies

---

(1) Willenberg § 9 Anm. 6

die Ausnahme und muß ausdrücklich geregelt werden. Damit sind nur eine Beschränkung oder Abdingung der Haftung und jede Veränderung auch nur mittelbarer Art zu Gunsten des Versenders oder des Unternehmers des nach Tarif vorgeschriebenen Beförderungsentgeltes untersagt. Jede andere vertragliche Abänderung der privatrechtlichen Vorschriften des GüKG und der KVO ist gestattet (1).

Das vorstehende Ergebnis in Bezug auf das Ausmaß der Abdingbarkeit der privat-rechtlichen Vorschriften im Güterfernverkehrsrecht täuscht auf den ersten Blick. Ein Großteil der Änderungen der in Betracht kommenden Normen führt entweder zu einer Haftungsbeschränkung des Güterfernverkehrsunternehmers oder zu einer geldwerten Verbesserung der Positionen einer der beiden Vertragsparteien und ist damit unzulässig.

ff) Einzelproblem: § 32 ADSp

Ein Einzelproblem in diesem Zusammenhang, das häufig den Anlaß für einen Rechtsstreit gab, verdient eine eingehende Würdigung. Umstritten ist, inwieweit die Aufrechnungsregelung in § 32 ADSp durch die Vorschriften der KVO ausgeschlossen ist.

---

(1) Geyer ZfV 64/563 (564); Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. I § 22 GüKG Anm. 5, § 26 GüKG Anm. 5, Anh. II § 1 KVO Anm. 3; anscheinend auch Baumbach-Duden-Hopt (22) GüKG § 1 Anm. 2; Lengtat VersR 85/210 (211); a. A. wobei die abweichende Ansicht immer mit §§ 22 II, III, 23, 26 GüKG begründet wird: BGHZ 55/217 (219); BGH VersR 72/431 (432); BGH VersR 76/433 (434); BGH NJW 83/1226; OLG Düsseldorf VersR 66/56 (57); OLG Düsseldorf VersR 77/1122; OLG Düsseldorf VersR 78/926 (927); Alff S. 54, 68; Balfanz/von Tegelen § 1 Anm. 4; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien Einl. KVO S. 4, § 1 KVO S. 8, § 14 KVO S. 80 - 82; Helm ETR 77/679 (681); Piper S. 63 f., 79, 97; Sieg VersR 65/297 (298); Sieg DB 79/1213; Willenberg § 1 Anm. 11 ff., 57

Es fehlt in der KVO an einer umfassenden Regelung der Aufrechnung. § 40 V KVO enthält Einzelvorschriften bezüglich der Aufrechnung im Zusammenhang mit der Verjährungsregelung. Mit bestimmten verjährten Ansprüchen kann gegenüber dem Unternehmer die Aufrechnung nur erklärt werden, wenn dem Unternehmer vor Vollendung der Verjährung der Schadenseintritt angezeigt wurde. Die Rechtsprechung folgert aus dem aus § 20 I GüKG fließenden Vollständigkeitsgebot i. V. m. der Regelung des § 40 V KVO, daß eine Aufrechnung bis auf die Einschränkung in § 40 V KVO uneingeschränkt nach den §§ 387 ff. BGB zulässig sei. Da die Rechtsprechung von einer insgesamt zwingenden Natur der KVO ausgeht (siehe oben), vertritt sie, daß eine Aufrechnungsbeschränkung nach § 32 ADSp unzulässig sei (1).

Bereits oben wurde nachgewiesen, daß die Vorschriften, die die Aufrechnung betreffen, nicht zu den Haftungsnormen zählen. Aus § 26 GüKG kann daher kein Verbot der Aufrechnungsbeschränkung hergeleitet werden. Die Unzulässigkeit der Beschränkung der Aufrechnung könnte nur aus § 22 II GüKG und § 9 II KVO hergeleitet werden.

Bei § 32 ADSp ist zu trennen zwischen dem Aufrechnungsverbot für den Spediteur und dem für den Versender. Sowohl der Spediteur als auch der Versender erhalten gemäß § 32 ADSp n. F. das Recht, die Aufrechnung durch Erhebung von Einreden zu verhindern. Die Verhinderung der Aufrechnung durch den Versender ist für ihn, bei wirtschaftlicher Betrachtung, ein geldwerter Vorteil. Er kann seine Forderung erst einmal durchsetzen. Damit ist diese Möglichkeit der Ausschließung der Aufrechnung auf Grund von § 22 II GüKG unzulässig. Kann dagegen der Spediteur nach § 32 ADSp durch einen Einwand die Aufrechnung des Versenders verhindern, so ist dies, wirtschaftlich betrachtet, ein Nachteil für den Versender. Der

---

(1) BGHZ 38/150 (155); BGH VersR 76/433 (434); BGH NJW 83/1266; OLG Düsseldorf VersR 78/926 (927); Lengtat VersR 85/210 (211); Piper S. 121 f.

Spediteur profitiert dagegen von dieser Regelung. Er kann seine Ansprüche (insbesondere das Beförderungsentgelt) gegen den Versender durchsetzen. Gegeben ist eine mittelbar positive Beeinflussung des Beförderungsentgeltes. Dieses ist ebenfalls zwingend untersagt, wie oben aufgezeigt wurde.

§ 32 ADSp ist daher, soweit er die Aufrechnung betrifft, im Bereich des Güterfernverkehrs zwingend ausgeschlossen. Das Ergebnis stimmt mit dem von der Rechtsprechung überein. Die Begründung des Ergebnisses durch die Rechtsprechung ist unzutreffend.

c) Inwieweit die Vorschriften im Güternahverkehr zwingender Natur sind

Beförderungsbedingungen entsprechend der KVO fehlen im Güternahverkehr. Aufgestellt wurden lediglich die AGNB (1). Sie sind Allgemeine Geschäftsbedinungen und können damit keiner zwingenden Natur sein (2).

Tariflich festgelegt ist das Beförderungsentgelt und das Entgelt für Nebenleistungen. § 84 I GüKG bestimmt, daß auf den Tarif die Vorschriften des § 20 II GüKG und des § 22 I S. 1 1. Halbsatz, II und III GüKG unmittelbar, sowie die Vorschrift des § 20 I GüKG entsprechend anzuwenden sind. Hieraus folgt für den Güternahverkehr insoweit nichts anderes als für den Güterfernverkehr. Das Beförderungsentgelt ist in dem abgesteckten Rahmen zwingend. Im Güternahverkehr sind aber nach § 84 I GüKG die tariflichen Entgelte Höchstentgelte, falls im Tarif nichts anderes bestimmt ist. § 22 I S. 1 GüKG schreibt hingegen für den Güterfernverkehr Mindest-/Höchstentgelte als Regel vor. Der Rahmen, innerhalb dessen das Beförderungsentgelt und das Entgelt für Nebenleistungen frei vereinbart werden kann, ist im Güternahverkehr erheblich größer als im Güterfernverkehr.

---

(1) vom 21.9.1955, eingeführt am 1.1.1956

(2) Bischof VersR 79/691 (695); Helm ETR 77/679 (681); Piper S. 122, 131

Aus §§ 85 I, 84 f IV i.V.m. § 20 a V GüKG folgt, daß die Haftung im Güternahverkehr im Gegensatz zum Güterfernverkehr derzeit noch beschränkt oder ausgeschlossen werden kann. § 26 GüKG findet keine entsprechende Anwendung, so lange keine Beförderungsbedingungen für den Güternahverkehr vom Bundesminister für Verkehr festgesetzt sind, was bisher nicht der Fall ist (1).

2. Güterversendung mit Kraftfahrzeugen über den innerdeutschen Bereich hinaus

Wird das Gut über die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland hinaus mit dem Kraftfahrzeug transportiert, so findet die CMR Anwendung. Die CMR ist ein internationales Übereinkommen, das durch die von der Bundesrepublik Deutschland vorgenommene Ratifizierung mit anschließender Überleitung nationales deutsches Recht geworden ist (2). Sie bestimmt in Artikel 1 I S. 1 CMR, daß sie für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen gilt, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie in dem Vertrag angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist. Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragsstaat. Das Abkommen findet zumindest immer dann Anwendung, wenn nach dem Verkehrsvertrag das Gut in der Bundesrepublik Deutschland übernommen oder abgeliefert werden soll. Entscheidend ist, daß die CMR "für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße" gilt. Die CMR findet von dem Zeitpunkt an auf das Vertragsverhältnis zwischen dem Spediteur

---

(1) BGH BB 73/18; OLG Frankfurt VersR 77/735 (736); OLG Celle VersR 83/683; LG Karlsruhe VersR 83/295; Alff S. 115; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 26 GüKG Anm. 2, § 85 GüKG Anm. 2; Helm in Großkomm. HGB § 415 Anh. I § 2 ADSp Anm. 4, § 452 Anh. I § 26 GüKG Anm. 3; Krien § 2 Anm. 1 b, 35 a, § 52 Anm. 1 b II E, 6 g II G; Piper S. 6, 122

(2) Übereinkommen vom 19.5.1956. Seit dem 5.2.1962 in Kraft (BGBL II S. 12).

und dem Versender Anwendung, ab dem der Spediteur die Rechtsstellung eines Frachtführers nach den §§ 412, 413 HGB hat (1). Aufgrund des Speditionsvertrages alleine obliegt dem Spediteur nicht die Beförderung von Gütern (2). Die CMR findet solange Anwendung, bis der Spediteur die Rechtsstellung eines Frachtführers verliert (3). Diese beiden maßgeblichen Zeitpunkte für den Anwendungsbereich der CMR auf das Vertragsverhältnis Spediteur/Versender sollen erst im Abschnitt IV bestimmt werden. Im Abschnitt IV wird ausgeführt, ab und bis wann der Spediteur in den Fällen der §§ 412, 413 HGB die Rechtsstellung eines Frachtführers hat.

Die Übernahme des Beförderungsgutes oder die Ausstellung eines Frachtbriefes ist nicht notwendig, damit die Bestimmungen der CMR Anwendung finden (4). Unerheblich ist, ob der Transport von dem Spediteur selbst durchgeführt wird, nur innerhalb eines Staates (kein Grenzübertritt) transportiert wird, oder ob es überhaupt nicht zur Beförderung kommt. Allein entscheidend ist die vertragliche Verpflichtung (5).

---

(1) BGH VersR 72/873 (874); BGH VersR 76/433 (434); BGH VersR 81/1030; OLG Frankfurt NJW 76/1036; OLG Frankfurt MDR 81/147; OLG Düsseldorf VersR 84/980; OLG Frankfurt MDR 84/670 (671); Cour D'Appel de Paris ETR 69/911; Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. III Art. 41 CMR Anm. 1, 2; Wanckel VersR 84/712 (713); a. A. Bischof VersR 81/539; Schmidt AWD 75/47

(2) BGH NJW 78/1160; Bischof VersR 76/305 (307)

(3) Voigt VP 75/97 (98); verkannt in BGHZ 83/96 (100)

(4) BGH VersR 82/669 (670); OLG Düsseldorf VersR 79/356 (357); OLG Hamburg VersR 80/290 (291); Piper S. 144 f.; Willenberg NJW 68/1020 (1021)

(5) BGHZ 83/96 (99); BGH VersR 81/1030; BGH VersR 82/543 (544); BGH VersR 85/258 (259); OLG Düsseldorf VersR 78/1016; OLG Karlsruhe VersR 80/877; LG Saarbrücken VersR 81/423; Bartels VersR 75/598 (599); Hein/Eichhoff/Pukall/Krien Art. 1 CMR S. 19 f.; Piper S. 20

Die Bestimmungen der CMR sind gemäß Art. 41 CMR zwingend und unabdingbar. Jede andere entgegenstehende Vereinbarung (wie z.B. § 52 ADSp) ist ausgeschlossen (1). Soweit die CMR keine Regelung trifft, findet das nach dem Internationalen Privatrecht anzuwendende nationale Landesrecht ergänzend Anwendung. Für die Bundesrepublik Deutschland kommen hier zunächst die KVO wie auch das HGB und das BGB in Frage (2). Inwieweit von diesen Bestimmungen aufgrund von Parteivereinbarungen abgewichen werden kann, wurde bereits oben ausgeführt (3).

Die hier aufgezeigte Rechtslage ist keineswegs unumstritten. Die Kritiker sind sich einig, daß die CMR, zumindest die Haftungsregelung nach der CMR, auf das Vertragsverhältnis Spediteur/Versender keine Anwendung finden soll. Die strenge Haftungsregelung wird als unangemessen angesehen. Eine Ausnahme soll dann gelten, wenn der Spediteur das Gut im Selbsteintritt (§ 412 HGB) mit eigenem Fahrzeug im internationalen Straßenverkehr befördert (echter Selbsteintritt). Die Ansatzpunkte, um die zwingende Regelung der CMR zu umgehen, sind verschieden.

---

(1) BGHZ 83/96 (99); BGH NJW 72/1003; BGH NJW 79/2470; BGH VersR 81/1030; BGH VersR 82/669; OLG Düsseldorf VersR 78/1016; OLG Hamburg VersR 80/584; Bartels VersR 75/598 (599); Hein/Eichhoff/Pukall/Krien Art. 41 CMR S. 135 f.; Muth S. 132; Piper S. 20, 141 f.

(2) BGH VersR 76/433 (434); BGH NJW 79/2470; OLG Stuttgart NJW 68/1054; OLG München VersR 75/129 (130); LG Köln VersR 83/951 (952); Alff. S. 89; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien Einl. CMR S. 14 f., Art. 1 CMR S. 22; Muth S. 14; Precht/Endrikkeit S. 42; Piper S. 142; a. A. Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. III Art. 1 CMR Anm. 4, 5; Krien § 52 Anm. 6 h III A: Nur HGB findet ergänzend Anwendung, nicht aber die KVO.

(3) a. A. OLG Köln VersR 81/168 (169): Die ADSp sind insgesamt durch die CMR ausgeschlossen.

Einmal wird, entsprechend der Ablehnung der Anwendung der Vorschriften des GüKG und der KVO bzw. des Frachtrechts insgesamt, oder Teile davon (Haftung), die Anwendung der Vorschriften der CMR auf die Speditionsverträge, die den Bestimmungen der §§ 412, 413 HGB unterfallen, abgelehnt (1). Es wird darauf hingewiesen, daß der CMR nur Beförderungsverträge, nicht aber Speditionsverträge unterliegen. Erst durch die Verweisung des innerstaatlichen Gesetzgebers (§§ 412, 413 HGB) findet die CMR auf das Vertragsverhältnis Spediteur/Versender Anwendung. Die CMR erfordert dies aus sich heraus keineswegs. Kein Vertragsstaat der CMR, außer der Bundesrepublik Deutschland, kennt eine den §§ 412, 413 HGB ähnliche Regelung, wonach ein Spediteur unter bestimmten Voraussetzungen die Rechtsstellung eines Frachtführers erhält (2). Hieraus wird gefolgert, daß die CMR nur für den Beförderungsvertrag selbst zwingend ist, nicht aber für den Speditionsvertrag in den Fällen der §§ 412, 413 HGB, wenn der Spediteur die Beförderung nicht selbst mit eigenen Fahrzeugen ausführt. Allen Vertretern dieser Ansicht ist gemein, daß sie davon ausgehen, daß die §§ 412, 413 HGB dispositiver Natur sind (3).

Einen Schritt weiter geht Knorre. Knorre will aus der Änderung des § 26 GüKG und der Ergänzung des § 1 KVO um den Absatz fünf den Willen des Gesetzgebers ablesen, daß die §§ 412, 413 HGB, entgegen der früheren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, nicht zwingender Natur sein sollen (4). Knorre vertritt desweiteren, daß

---

(1) OLG München VersR 75/129 (130); OLG Düsseldorf VersR 77/176; LG München VersR 74/1214; LG Berlin VersR 76/460 (461); LG Köln VersR 80/1055 (1056); Krien § 52 Anm. 6 h III A; Mälzig VersR 74/1214; Voigt ZfV 75/159 (162)

(2) OLG München VersR 79/713 (714); Bischof VersR 79/691 (695); Knorre VersR 80/1005 (1006)

(3) OLG Düsseldorf VersR 77/176; LG Köln VersR 80/1055 (1056); Bischof VersR 81/708 (709); Roesch VersR 79/890 (892); Schmidt AWD 75/47

(4) Knorre VersR 81/169; so anscheinend auch Roesch VersR 79/890 (892)

allein durch die Ergänzung des § 1 KVO um den Absatz fünf und die Änderung des § 26 GüKG die Bestimmungen der §§ 412, 413 HGB nicht nur abdingbar, sondern sogar eingeschränkt sein sollen (1). Hierbei wird verkannt, daß § 1 V KVO und § 26 GüKG n. F. ausschließlich bewirken, daß die Vorschriften der KVO bezüglich der Haftung und die §§ 429 ff. HGB nur gelten bzw. zwingender Natur sind, wenn der Spediteur das Gut mit eigenem Kraftfahrzeug befördert, nicht aber, daß der Festkosten- oder Sammelladungsspediteur nur nach Frachtrecht haftet, wenn er das Gut mit eigenen Kraftfahrzeugen befördert (2). Es wird nicht zwischen einem Haftungsausschluß nach der KVO und dem GüKG und nach Frachtrecht insgesamt unterschieden.

Entscheidender Fehler bei allen bisher aufgezeigten Meinungen ist, daß von einer dispositiven Natur der §§ 412, 413 HGB ausgegangen wird. Diese Auffassung wurde bereits oben widerlegt. Es ist an dieser Stelle nicht erforderlich, darauf erneut einzugehen. Auf die obigen Ausführungen wird verwiesen.

Vom OLG München - und ihm zustimmend von Mälzig - wird des weiteren vertreten, daß Art. 17 CMR (und damit wohl auch die Haftung insgesamt nach CMR) im Lichte der VO TSF Nr. 4/78 ausgelegt werden muß. Die Auslegung ergibt, daß "Frachtführer" im Sinne dieser Vorschrift auch beim Vorliegen der Voraussetzung der §§ 412, 413 HGB nur derjenige Spediteur ist, der das Gut mit eigenem Kraftfahrzeug im grenzüberschreitenden Verkehr befördert (3). Dieser Auffassung trat die Rechtsprechung und das Schrifttum entschieden entgegen. Die CMR ist ein internationales Übereinkommen. Die VO TSF Nr. 4/78 ist hingegen eine tarifändernde Verordnung für den innerdeutschen Güterfernverkehr. Es ist rechtlich nicht zulässig, ein

---

(1) Knorre VersR 80/125 (126); Knorre VersR 80/1005 (1006); Knorre VersR 85/222

(2) OLG München VersR 81/562; Bartels VersR 80/611 (613); Krien § 2 Anm. 35 c XXI; Merz VersR 82/213 (217)

(3) OLG München VersR 79/713 (714); Mälzig VersR 79/714; so letztendlich auch Sieg DB 79/1213

internationales Übereinkommen unbesehen im Lichte einer nationalen Verordnung auszulegen. Die einheitliche Anwendung in den Vertragsstaaten wäre ansonsten gefährdet (1). Der Bundesminister für Verkehr, der die VO TSF Nr. 4/78 erlassen hat, ist desweiteren weder verfassungsmäßig zur Änderung der §§ 412, 413 HGB noch insbesondere völkerrechtlich zur Änderung der CMR ermächtigt, geschweige denn berufen. Eine Änderung der CMR bedarf der Zustimmung aller Signatarstaaten, die nicht vorliegt (2). Inzwischen scheint das OLG München seine Ansicht allerdings bereits wieder aufgegeben zu haben. Es hat sich der herrschenden Meinung angeschlossen (3).

Lengtat vertritt, daß ein internationales Abkommen aus Gründen der Rechtsvereinheitlichung aus sich heraus seinen Anwendungsbereich bestimmen muß. Es kann nicht dem nationalen Gesetzgeber überlassen bleiben, den Anwendungsbereich zu bestimmen. Art. 1 I S. 1 CMR bestimmt, daß das Übereinkommen nur auf Beförderungsverträge anzuwenden ist. Als wesentliches Merkmal des Beförderungsvertrages wird in den Vertragsstaaten der CMR die Verpflichtung, die Beförderung des Gutes zu übernehmen, angesehen. Diese Verpflichtung sieht Lengtat fälschlicherweise bei den §§ 412, 413 HGB nicht als gegeben an und folgert hieraus, daß die CMR nur im Falle des echten Selbsteintrittes zur Anwendung kommen darf (4). Lengtat übersieht hierbei, daß als wesentlicher Grund für die Rechtsverweisung

---

(1) BGH VersR 76/778 (779); BGH VersR 82/1100; Ganten S. 34 f.; Piper S. 139 f.

(2) OLG Köln VersR 81/168; OLG Hamburg VersR 82/290; OLG Nürnberg VersR 82/377; LG Osnabrück VersR 80/1177 (1178); Bartels VersR 80/611 (612 f.); Baumbach-Duden-Hopt § 412 Anm. 2 D; Bischof VersR 79/691 (695); Heuer VersR 80/63; Krien § 2 Anm. 35 c VII B, § 35 c V, VIII, IX, XXIII f.; Merz VersR 82/213 (217); Piper S. 20; Roesch VersR 79/890 (892)

(3) OLG München VersR 81/562

(4) Lengtat VersR 85/210 (212)

der §§ 412, 413 HGB die Verpflichtung des Spediteurs, die Beförderung im eigenen Namen (auf eigene Rechnung) auszuführen, angesehen wird (1). Ob diese Wertung des Gesetzgebers unter Beachtung des heutigen Berufsbildes des Spediteurs noch zeitgemäß ist, ist eine ganz andere Frage. In keinem Falle kann gesagt werden, daß die Schaffung und die Beibehaltung der Verweisungsbestimmungen der §§ 412, 413 HGB auf ausschließlich sachfremden Erwägungen beruht bzw. beruhte und somit die CMR aus Gründen der Rechtsvereinheitlichung auf keinen Fall auf einen Speditionsvertrag, bei dem kein Fall des echten Selbsteintrittes vorliegt, angewendet werden darf.

3. Güterversendung mit Binnenschiffen

Soll das Gut mit dem Binnenschiff befördert werden, so kommen die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes und über § 26 BSchG die der §§ 425 ff. HGB in Betracht. Die Normen des Binnenschiffahrtsgesetzes sind durchweg dispositiver Natur (2). Die einzigen zwingenden Vorschriften im Bereich der Binnenschiffahrtstransporte sind die Tarife, nach denen sich die Beförderungskosten richten (3).

4. Güterversendung mit Seeschiffen

Wird das Gut mit einem Seeschiff befördert, erwirbt der Spediteur über §§ 412, 413 HGB die Rechtsstellung eines Verfrachters (4).

---

(1) siehe S. 24 ff.

(2) Helm in Großkomm. HGB § 425 Anm. 5; Krien § 52 Anm. 6 f.; Roesch VersR 76/25 (27); Schaps-Abraham Anh. I § 656 Anm. 8; Scheer S. 26, 76

(3) BGH VersR 61/170 (171); Piper S. 17

(4) OLG Hamburg VersR 79/812 (813); OLG Hamburg ETR 80/454 (456); Alff S. 13; Schlegelberger-Liesecke Einf. § 556 Anm. 20; Senckpiehl S. 134, 136; Prüßmann/Rabe Vor. § 556 Anm. II A 2

Dies ist in § 412 II HGB ausdrücklich bestimmt, wird aber auch von der ganz herrschenden Meinung für § 413 HGB angenommen (1). Es ist für den Erwerb der Rechtsstellung des Verfrachters nicht erforderlich, über eigene Schiffe zu verfügen (2). Es müssen hierzu noch nicht einmal Hauptfrachtverträge von dem Spediteur abgeschlossen sein (3). Einzig und allein notwendig ist die Verpflichtung zur Beförderung mittels Seeschiff (4). Die Verpflichtung zur Beförderung obliegt dem Spediteur automatisch, wenn er die Tatbestandsvoraussetzungen für die §§ 412, 413 HGB geschaffen hat.

Die Vorschriften, die die Beförderung von Gütern auf See betreffen, sind grundsätzlich dispositiver Natur. Sie können abbedungen werden (5).

Lediglich von der Fahr- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes kann sich der Verfrachter grundsätzlich nicht freizeichnen. Dies ist aber keine Ausnahme des Seerechts, sondern gilt für alle Beförderungsmittel und in gleicher Weise übertragen auch bei der Einlagerung in Lagerräumen. Eine Freizeichnung für die Geeignetheit von Beförderungsmitteln und Lagerräumen ist grundsätzlich nicht möglich. Es wird als eine Kardinalpflicht angesehen, dafür Sorge zu tragen, daß das Beförderungsmittel bei Fahrtantritt, und der Lagerraum bei Übernahme des Gutes, geeignet ist. Die Verletzung einer Kardinalpflicht wird als Verstoß gegen § 9 AGBG oder, falls keine allgemeinen Geschäftsbedingungen im Sinne von § 1 AGBG vorliegen,

---

(1) siehe S. 30

(2) Bartels VersR 75/598 (599); Messerschmidt S. 78 f., 86; Prüßmann/Rabe Vor. § 556 Anm. II A 1, § 605 Anm. C 1 a; Scheer S. 46; Schlegelberger-Liesecke Einf. § 556 Anm. 19, § 605 Anm. 3; Wüstendörfer S. 224 f.

(3) Schlegelberger-Liesecke § 605 Anm. 4

(4) Scheer S. 46

(5) Prüßmann/Rabe Vor. § 656 Anm. II A 2

gegen § 242 BGB angesehen. Ansonsten könnten mittels Freizeichnungsklauseln die Pflichten eines Vertrages in einer Weise eingeschränkt werden, daß dadurch der Vertragszweck von vornherein gefährdet wird oder nicht erreicht werden kann (1).

Stellt der Verfrachter ein Konnossement aus, so wird ein Großteil der Vorschriften gemäß § 662 HGB zwingender Natur. Um die ganze Bedeutung dieser Regelung zu erfassen, ist zu beachten, daß der Ablader (2) einen Anspruch auf Konnossementsausstellung hat (3). Da der Spediteur in den Fällen der §§ 412, 413 HGB die Rechtsstellung eines Verfrachters erhält und ihm eine eigene Beförderungspflicht obliegt, kann bzw. muß er ein Konnossement ausstellen (4). Die zwingende Regelung gemäß § 662 HGB gilt aber nur für den Zeitraum von der Einladung bis zur Ausladung der Güter vom Seeschiff (§ 663 II Ziff. 2 HGB). Vor- und nachher ist eine Freizeichnung bei Ausstellung eines Übernahmekonnossements möglich (5).

Problematisch ist, ob die Haftung des Spediteurs für ein Verschulden des Hauptverfrachtes in Folge von § 662 HGB zwingend ist oder ob er sich freizeichnen kann. Nach § 607 I HGB hat der Verfrachter ein

---

(1) BGH VersR 79/901 (902); BGH MDR 80/208; BGH VersR 83/549 (551); OLG Hamburg VersR 79/812 (813); Alff S. 13, 37 ff.; Helm transpR 81/45 (47); Piper S. 18, 50 f.

(2) Ablader ist, wer aufgrund des Frachtvertrages die Güter dem Verfrachter übergibt. Ausnahmsweise kann es bei der Anlieferung durch den Ablader auch an einem Frachtvertrag fehlen, z. B. bei der Verschiffung eigener Güter durch den Verfrachter. Ablader kann der Befrachter selbst sein oder ein Dritter. Der Befrachter entspricht dem Absender des Land- und Binnenschiffsfrachtrechts.

(3) Scheer S. 24

(4) Prüßmann/Rabe § 642 Anm. B 4

(5) Coeler S. 62; Prüßmann/Rabe § 663 Anm. B 3; Schaps-Abraham § 662 Anm. 6, § 663 Anm. 7

Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung im gleichen Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden. Der Hauptverfrachter gehört aber nach ganz herrschender Meinung nicht zu den Leuten des Unterverfrachters, also des Spediteurs hier (1). Der Unterverfrachter hat für ein Verschulden des Hauptverfrachters lediglich gemäß § 278 BGB einzustehen (2). § 278 BGB ist im Gegensatz zu § 607 HGB nicht in § 662 I HGB aufgeführt.Bedenkt man, daß § 662 HGB eine Ausnahmeregelung ist, und daß Ausnahmeregelungen grundsätzlich eng auszulegen sind, so dürfte § 278 BGB nicht von der Regelung umfaßt sein (3).

Bei den Vorschriften §§ 606, 607 I HGB steht die Pflicht zur Ladungsfürsorge ganz im Vordergrund. Die Ladungsfürsorge stellt eine seefrachtvertragliche Grundpflicht dar. Vom Hauptverfrachter und seinen mit der Abwicklung des Seetransportes befaßten Angestellten geht, wegen ihrer besonderen Kenntnisse der Verhältnisse um Schiff und Ladung, eine gleich große Gefährdung der Güter aus, wie von der Schiffsbesatzung, für die der Unterverfrachter gemäß §§ 607, 662 HGB zwingend einzustehen hat. Ein schadenstiftendes Verhalten des selbständigen, gerade zur Erfüllung der Pflicht zur Ladungsfürsorge eingesetzten Hauptverfrachters und seiner Leute steht daher dem der Schiffsbesatzung gleich. Es widerspräche dem Sinn der zwingenden

---

(1) Prüßmann/Rabe § 607 Anm. B 1 b; Schaps-Abraham § 607 Anm. 3; Schlegelberger-Liesecke § 605 Anm. 4; Wüstendörfer S. 269

(2) Prüßmann/Rabe § 607 Anm. A 1; Schaps-Abraham § 605 Anm. 8; Schlegelberger-Liesecke § 607 Anm. 1

(3) so auch Prüßmann/Rabe § 605 Anm. C 1 b; Schaps-Abraham § 605 Anm. 8; Schlegelberger-Liesecke § 605 Anm. 4; wobei allerdings Schaps-Abraham und Schlegelberger-Liesecke an anderer Stelle eine sinngemäße Anwendung des § 662 HGB auf § 278 BGB befürworten, Schaps-Abraham § 607 Anm. 5, Schlegelberger-Liesecke § 607 Anm. 1

Mindesthaftung des Verfrachters, die ihn als Ausgleich für die besonderen Haftungsbefreiungsgründe der §§ 607 II, 608 HGB trifft, wenn er sich dieser Verantwortlichkeit durch die Einschaltung von Hauptverfrachtern entziehen könnte. Es darf keinen Unterschied machen für die dem Verfrachter, hier dem Spediteur, obliegende Grundpflicht der Ladungsfürsorge, ob er die Beförderung selbst vornimmt oder einen Unterverfrachter einschaltet.

Ferner ist zu beachten, daß durch die §§ 606, 607, 662 HGB die Vorschriften der Haager Regeln in das HGB eingearbeitet werden sollten (1). Durch Art. III § 8 S. 1 HR wird die Freizeichnung von der Haftung für Schäden, die auf Verschulden oder Nichterfüllung der in Art. III § 2 HR vorgesehenen Pflicht zur Ladungsfürsorge beruhen, grundsätzlich verboten. Nach der Ausnahmebestimmung des Art. IV § 2 q HR haftet der Verfrachter für Pflichtverletzungen nur dann nicht, wenn ihm selbst, seine "agents or servants" kein Verschulden trifft. Die Haftung stellt die Regel dar. Eine Freizeichnung von der Einstandspflicht für schuldhaft von den "agents or servants" verursachte Schäden ist unzulässig. Zwar besteht über den Begriff "agents or servants" Uneinigkeit. Die Praxis der Seeschiffahrt hat darunter in den Konnossementsklauseln aber stets auch selbständige Unternehmer und ihre Leute verstanden.

Es widerspricht dem Sinn der seefrachtrechtlichen Vorschriften des HGB und der Haager Regeln, daß der Unterverfrachter nicht für ein Verschulden des Hauptverfrachters zwingend einzustehen hat. Uneinigkeit besteht darüber, wie man zu einer zwingenden Haftung des Unterverfrachters für ein Verschulden des Hauptverfrachters gelangen kann. Einmal wird eine entsprechende Anwendung des § 662 HGB auf § 278 BGB befürwortet (2), des weiteren aber auch eine ana-

---

(1) Helm ETR 77/679 (680); Scheer S. 79

(2) Schaps-Abraham § 607 Anm. 5; Schlegelberger-Liesecke § 607 Anm. 1

loge Anwendung des § 607 HGB auf ein Verschulden des Hauptverfrachters (1). Eine Entscheidung darüber, welcher der beiden aufgezeigten Wege die sachgerechtere Lösung darstellt, kann dahingestellt bleiben. In beiden Fällen lauten die Ergebnisse gleich. Ein weiteres Eingehen auf dieses rein seerechtliche Probleme würde von dem eigentlichen Thema dieser Arbeit zu weit ablenken.

Ein weiteres Problem ist, ob das von der Internationalen Föderation der Spediteurorganisation geschaffene Negotiable FIATA Combined Transport Bill of Lading (FBL) einem Konnossement im Sinne von § 642 HGB gleichgesetzt werden kann, also die Folgen des § 662 HGB auslöst. Das Frachtpapier entspricht weitgehend den Anforderungen des § 643 HGB. Die Bezeichnung "Bill of Lading" wird weltweit als Mindesteigenschaft eines Konnossements verstanden. Eine Gleichsetzung ist damit zu bejahen (2).

5. Güterversendung mit Flugzeugen

Wird die Beförderung des Gutes mit dem Flugzeug durchgeführt, so findet, falls der Transport die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland nicht überschreitet, das Luftverkehrsgesetz, anderenfalls, sofern es sich um einen Flug zwischen Mitgliedstaaten des Abkommens handelt, das Warschauer Abkommen in der jeweiligen Fassung, soweit diese für die Bundesrepublik in Kraft getreten und auf die

---

(128) Scheer S. 80

(129) OLG Hamburg ETR 80/454 (457 f.); LG Hamburg ETR 80/444 (451 f.); a. A. Schaps-Abraham Vorb. 22 vor § 642; anscheinend nun auch OLG Hamburg VersR 84/1090 (1091); Koller VersR 82/1 (7)

Luftbeförderung anzuwenden ist (1) (§ 51 LuftVG), und ansonsten, soweit keine zwingenden Vorschriften bestehen, die IATA- Beförderungsbedingungen (2) Anwendung (3). Nach Auffassung des kontinental-europäischen Rechtskreises, im Gegensatz zum anglo-amerikanischen Rechtskreis, ist es für die Eigenschaft des Luftfrachtführers nicht erforderlich, daß dieser über eigene Flugzeuge verfügt. Er muß sich lediglich zur Beförderung durch Luftfahrzeuge verpflichtet haben (4). Der Meinungsstreit ist durch das Guadalajara-Abkommen (5) für die Praxis beseitigt worden. Nach dem

---

(1) Warschauer Abkommen vom 12.10.1929 (WA 1929, RGBL II S. 1039);

das Gesetz zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 15.12.1933 (RGBL I S. 1079) i.d.F. des Gesetzes vom 16.7.1957 (BGBL I S. 710);

die Vierte Umrechnungsverordnung vom 4.12.1973 (BGBL I S. 1815). Keine Einbeziehung des Warschauer Abkommens in das Goldfrankenumrechnungsgesetz vom 9.6.1980 (BGBL II S. 721);

das Warschauer Abkommen in der revidierten Fassung des Haager Protokolls vom 28.9.1955 (WA/HP 1955, BGBL 1958 II S. 312);

das Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18.9.1961 (WA/GA, BGBL 1963 II S. 1159)

(2) Internationale IATA Empfehlung Nr. 1013

(3) Heim JR 56/335; Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. VII/2 Vorb. 1 ff., § 425 Anm. 7

(4) BGH VersR 69/942 (946); BGH MDR 74/995; OLG Hamburg VersR 75/660; OLG Frankfurt VersR 76/628; Bartels VersR 75/598 (599); Guldimann Art. 1 Anm. 10; Hoffmann § 44 Anm. 2; Piper S. 179; Riese S. 406; Schleicher-Reymann-Abraham S. 267 Art. 1, Anm. 25 f.; a. A. Roesch VersR 76/25 (27, 29); Roesch VersR 79/880 (891)

(5) Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18.9.1981, BGBL 1963 II S. 1159

Guadalajara-Abkommen ist nicht nur der den Flug ausführende Transportunternehmer, sondern auch der, der die vertraglich übernommene Luftbeförderung durch einen anderen Transportunternehmer ausführen läßt, als Luftfrachtführer i. S. des Warschauer Abkommens anzusehen und haftet nach dessen Bestimmungen (1). Der Spediteur kann damit über die §§ 412, 413 HGB die Rechtsstellung eines Luftfrachtführers erhalten. Das Luftverkehrsgesetz, das Warschauer Abkommen mit seinen Zusatzabkommen und möglicherweise die IATA-Beförderungsbedinungen können auf das Vertragsverhältnis Spediteur/Versender zur Anwendung kommen (2).

Die IATA-Beföderungsbedingungen sind Allgemeine Geschäftsbedingungen und somit nicht zwingend (3). Anders sieht es mit dem Luftverkehrsgesetz und dem Warschauer Abkommen aus. Sie enthalten gerade in Bezug auf die Haftung größtenteils zwingende Regelungen (4). Dies gilt allerdings nur während der Luftbeförderung, nicht aber während Vor- und Anschlußtransporten (§§ 49, 44 II LuftVG), auf die die Vorschriften ebenfalls Anwendung finden können (Art. 31 WA) (5).

6. Güterversendung mit der Eisenbahn

Findet die Beförderung des Gutes mit der Eisenbahn statt, so geht die herrschende Meinung in der Literatur - und fast die gesamte Rechtsprechung - davon aus, daß der Spediteur nicht die Rechts-

---

(1) BGH VersR 69/942 (946); OLG Stuttgart VersR 80/183; Precht/Endrigkeit S. 53

(2) OLG Düsseldorf VersR 79/774; Alff S. 14, 21; Piper S. 18; im Ergebnis auch OLG Hamburg VersR 80/827; a. A. Krien § 52 Anm. 6 g II c

(3) Schlegelberger-Geßler § 425 Anm. 23

(4) OLG Düsseldorf VersR 79/774; Helm in Großkomm. HGB § 425 Anm. 7; Piper S. 183; Simon § 44 Anm. 6; Krien § 52 Anm. 6 g II c; Roesch VersR 76/25 (27); Scheer S. 26; Schmidt S. 688

(5) OLG Stuttgart VersR 80/183

stellung eines Eisenbahnunternehmers erlangt. Auf sein Vertragsverhältnis zum Versender finden die §§ 453 ff. HGB, die EVO und bei Auslandstransporten die CIM keine Anwendung (1). Die Begründungen hierfür sind verschieden. Einmal wird vertreten, daß die §§ 412, 413 HGB keine Verweisung auf die Bestimmungen des Eisenbahnfrachtrechts enthalten (2), was nicht zutrifft, wie bereits oben nachgewiesen wurde. Des weiteren wird behauptet, daß die §§ 453 ff. HGB, die EVO und die CIM sich mit ihren Bestimmungen nur an den Eisenbahnunternehmer und seinen Vertragspartner, den Versender, wenden und der Spediteur niemals Eisenbahnunternehmer sein kann (3).

Die Parallele zum Güterfernverkehrsunternehmer ist augenscheinlich. In beiden Fällen wendet sich das Gesetz seinem Wortlaut nach nur an den Unternehmer (bzw. an das Unternehmen "die Eisenbahn"), der Beförderungen mit einem bestimmten Transportmittel durchführt. Der Eisenbahnunternehmer kann genauso wie der Güterfernverkehrsunternehmer Erfüllungsgehilfen einschalten (§ 456 HGB, § 4 EVO, Art. 39 CIM). Es ist daher fraglich, ob Eisenbahnunternehmer nur derjenige sein kann, der über eine eigene Eisenbahn verfügt. Es

---

(1) BGH VersR 57/503 (504); BGH NJW 82/1943 (1944); OLG Hamburg MDR 55/554 (555); OLG Köln VersR 74/1076; OLG Hamburg VersR 80/277; OLG Hamburg VersR 82/342; LG Osnabrück VersR 74/588; Alff S. 9; Bartels VersR 75/598 (599); Helm in Großkomm. HGB § 454 Anm. 1; Helm transpR 81/45 (47); Krien § 52 Anm. 6 g II D; Schmidt AWD 75/47; Voigt ZfV 75/159 (162); a. A. Baumhöfener VersR 74/589; Poetsch ZHR 68/30 (37 ff.); Senckpiehl S. 134, 136 f.

(2) BGH VersR 57/503 (504); LG Osnabrück VersR 74/588; Voigt ZfV 75/159 (162)

(4) BGH NJW 82/1943 (1944); OLG Hamburg MDR 55/554 (555); OLG Köln VersR 74/1076; Alff S. 9; Bartels VersR 75/598 (599); Krien § 52 Anm. 6 g II D; Norf S. 60

spricht auf den ersten Anschein alles dafür, daß der Spediteur die Rechtsstellung eines Eisenbahnunternehmers genauso wie die eines Güterfernverkehrsunternehmers erhalten kann. Dabei wird aber nicht beachtet, daß heutzutage die Güterbeförderung praktisch ausschließlich mit staatlicher Eisenbahn erfolgt, zumindest in den Ländern, wo die CIM Anwendung findet (1). Die Voraussetzungen sind daher von Grund auf verschieden zu denen beim Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Allein aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen ist es nicht angezeigt, unmittelbar die Bestimmungen des Eisenbahnfrachtrechts auf das Verhältnis Spediteur/Versender zur Anwendung kommen zu lassen. Der Spediteur kann grundsätzlich nicht die Rechtsstellung eines Eisenbahnunternehmers erlangen. Es gibt nur die eine Ausnahme, daß der Spediteur selbst eine Eisenbahnlinie betreibt und auf dieser Linie eine Beförderung von ihm vorgenommen wird (2).

Problematisch ist, welche Vorschriften Anwendung finden sollen, falls das Gut mit der Eisenbahn befördert wird und zugleich die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 412, 413 HGB vorliegen. Beim Speditionsrecht kann es nicht bleiben. Die §§ 412, 413 HGB enthalten eine eindeutige Verweisung auf das Frachtrecht. Die herrschende Meinung ist der Ansicht, daß die §§ 425 ff. HGB maßgeblich sind (3). Die §§ 425 ff. HGB sind aber nicht lex generalis zu den Bestimmungen des Eisenbahnfrachtrechts. Das Eisenbahnfrachtrecht stellt eine abschließende Sonderregelung dar (4). Insbesondere die Haftungsregelung der §§ 425 ff. HGB ist der Eisenbahn nicht ange-

---

(1) Helm in Großkomm. HGB § 453 Anm. 9; Schlegelberger-Geßler Vor. §§ 453 - 460 Anm. 6

(2) so auch Schmidt AWD 75/47

(3) BGH VersR 75/503 (504); LG Osnabrück VersR 74/588; Alff S. 9; Krien § 52 Anm. 6 g II D

(4) siehe auch S. 28 f.

messen und berücksichtigt nicht die typischen Gefahren des Eisenbahntransports. Die Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts beruhen ihrem materiellen Inhalt nach weder auf dem Monopolcharakter des Eisenbahnbetriebes noch auf den besonderen Abfertigungsformen im Eisenbahnverkehr, sondern auf der Technik des Transports. Es läßt sich nicht sinnvoll begründen, warum dem Spediteur die ihn begünstigenden "bevorrechtigten Haftungsbefreiungsgründe" des Eisenbahnrechts genommen werden und er nach dem Landfrachtrecht, ohne Regreßmöglichkeit gegen die Eisenbahn, einstehen soll. Als unbillig erscheint es, dem Spediteur den Entlastungsbeweis durch den Nachweis verschuldensfreier Umstände gemäß § 429 I HGB zu gewähren und ihn in Einzelfällen von der Haftung freizustellen, in denen die Eisenbahn hätte einstehen müssen (1). Allerdings ist beim letzteren Fall zu berücksichtigten, daß der Versender einen Anspruch auf Abtretung der Rechte, die dem Spediteur gegen die Eisenbahn zustehen, hat (2).

Eine Abwägung der Argumente ergibt, daß die sachgerechtere Lösung ist, statt der §§ 425 ff. HGB die Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechtes entsprechend anzuwenden. Es darf daher auf dem Umweg über die Anwendung des Landfrachtrechts das strengere Eisenbahnfrachtrecht nicht umgangen werden. Das hier gefundene Ergebnis entspricht allein dem Grundgedanken der §§ 412, 413 HGB. In den Fällen der §§ 412, 413 HGB sollen sich die Rechte und Pflichten des Spediteurs nach dem Recht der Beförderungsstrecke richten (3) (4).

---

(1) Norf S. 59; Senckpiehl S. 134; a. A. anscheinend OLG Köln VersR 74/1076

(2) OLG Köln VersR 74/1076

(3) siehe Seite 29

(4) Baumhöfener VersR 74/589; Scheer S. 69 f.

Eine ganz andere Frage ist, ob die Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts, die an sich zwingender Natur sind (1), dies auch in diesem Falle sind. Allein mit dem Argument, daß das Eisenbahnfrachtrecht für jeden auf Eisenbahnstrecken auszuführenden Frachtvertrag eine sachgerechte und angemessene Regelungen enthält, läßt sich die zwingende Natur der Vorschriften bei einer entsprechenden Anwendung in den Fällen der §§ 412, 413 HGB nicht begründen. Ein wesentlicher Grund für die Unabdingbarkeit ist die Monopolstellung der meisten Eisenbahnen als Staatsbahnen, ihre besondere Organisation und Zusammenarbeit. Der Spediteur ist dagegen ein freier Unternehmer. Die gesetzgeberischen Erwägungen für eine zwingende Gestaltung des Eisenbahnrechts treffen auf die Fälle der §§ 412, 413 HGB nicht zu. Des weiteren ist zu beachten, daß die Vertragsfreiheit über Art. 2 GG verfassungsmäßig garantiert ist. Zwingende Regelungen müssen die Ausnahme bleiben. Normzweck und Interessenlage erfordern hier keinesfalls eine zwingende Anwendung des Eisenbahnrechts, zumal es in jedem Fall im Vertragsverhältnis Eisenbahn/Spediteur gewahrt wird, in dem es unabdingbar gilt. Zu berücksichtigen ist, daß der Spediteur praktisch nie die Möglichkeit hat, unter verschiedenen Eisenbahnunternehmen zu wählen. Wenn das Gut mit der Eisenbahn transportiert wird, finden in den Fällen der §§ 412, 413 HGB die Bestimmungen des Eisenbahnfrachtrechts, die §§ 453 ff. HGB, die EVO und die CIM entsprechende Anwendung im Vertragsverhältnis Spediteur/Versender. Sie haben aber in diesem Fall keinen zwingenden Charakter (2).

---

(1) Baumbach-Duden-Hopt (25) EVO § 5Anm. 1; Finger § 1 Anm. 1 g; Helm in Großkomm. HGB § 454 Anm. 1; § 460 Anh. II Art. 1 CIM anm. 4; Krien § 52 Anm. 6 g II D; Roesch VersR 76/25 (27); Scheer S. 24; Schlegelberger-Geßler Vor. §§ 453 - 460 Anm. 24

(2) Krien § 52 Anm. 6 g II D; Norf S. 61; Poetsch ZHR 68/30 (44); Scheer S. 69 f., 76 f.; Senckpiehl S. 134; Wobei Senckpiehl und Poetsch die Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts direkt anwenden wollen. Scheer befürwortet eine analoge Anwendung. Norf kommt zur Anwendung über eine ergänzende Vertragsauslegung. Krien wendet sich letztendlich gegen eine Anwendung der Vorschriften insgesamt.

IV. Der zeitliche Umfang der Rechtsverweisung

1. Im Falle des Selbsteintritts (§ 412 HGB)

Bisher wurde festgestellt, daß der Spediteur unter bestimmten Voraussetzungen die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat. Von dieser Rechtsverweisung kann er sich auf Grund von vertraglichen Abreden nicht befreien. Umstritten ist, ab und bis wann der Spediteur die Rechtsstellung eines Frachtführers hat. Denkbar ist, daß der Spediteur die Rechtsstellung vom Abschluß des Speditionsvertrags bis zur Auslieferung des Transportgutes an den Endempfänger oder jedem x-beliebigen Zeitpunkt dazwischen hat. Völlig unerheblich ist dabei, welcher Art der Transport ist, ob er auf der Straße, Schiene, zur See oder in der Luft durchgeführt wird. Unterschieden werden muß zwischen dem Selbsteintritt (§ 412 HGB), der Spedition zu fixen Kosten (§ 413 I HGB) und der Sammelgutversendung (§ 413 II HGB). Allein schon der Gesetzeswortlaut bezüglich der Verweisung auf die Rechte und Pflichten eines Frachtführers ist bei den einzelnen Vorschriften unterschiedlich. Am Anfang der Untersuchung steht der Selbsteintritt (§ 412 HGB).

a) Der unechte Selbsteintritt

Strittig ist beim Selbsteintritt (§ 412 HGB) bereits die Frage, ob unter die Vorschrift nur der Fall fällt, daß der Spediteur die Beförderung auch wirklich selbst ausführt (1), oder auch, daß der Spediteur die Beförderung nicht selbst mit eigenen Beförderungs-

---

(1) LG Berlin VersR 76/460; Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 1; Krien § 52 Anm. 6 c II B, 6 e III; Roesch VersR 76/25 (29); Schmidt VersR 75/984 (986); Schmidt VersR 76/265 (266); Temme VersR 84/813 (814); Willenberg § 1 Anm. 62; Züchner DB 67/583

mitteln ausführt, sondern hierfür einen Unterfrachtführer hinzuzieht und damit die Beförderung lediglich auf eigene Rechnung durchführt (1). Entscheidendes Erfordernis für die Klassifizierung als Frachtführer ist, daß der Transport auf eigene Rechnung ausgeführt wird, nicht aber, daß der Transport effektiv vom Frachtführer selbst ausgeführt wird. Dem Frachtführer ist es gestattet, für die Beförderung einen Unterfrachtführer hinzuzuziehen (§§ 431 f. HGB). Die "Selbstausführung" in § 412 HGB beinhaltet nichts anderes, als daß sich der Spediteur zusätzlich als Frachtführer betätigt. Damit muß es auch ihm gestattet sein, den Transport durch einen Unterfrachtführer ausführen zu lassen. Es bestehen insoweit keine Unterschiede im Wortlaut der §§ 412 I, 425 HGB. Unter den Wortlaut des § 412 HGB fällt genauso wie unter den des § 425 HGB die Ausführung der Beförderung durch Unterfrachtführer (2).

Helm liefert die eingehendste Begründung, daß unter § 412 HGB nur der echte Selbsteintritt fällt. Helm zufolge könne der unechte Selbsteintritt in Widerspruch treten mit der speditionsvertraglichen Pflicht des Spediteurs, das Interesse des Versenders zu wahren. Eine Pflichtverletzung des Spediteurs wäre gegeben, wenn er mit dem unechten Selbsteintritt allein bezweckt, durch die Differenz zwischen der nach § 412 II 2. Halbsatz HGB dem Versender zu berechnenden gewöhnlichen Fracht und der, soweit nicht zwingende Tarife es verbieten, mit dem Unterfrachtführer ausgehandelten billigeren Fracht, zusätzlich zu verdienen. Hierin würde ein Verstoß gegen §§ 407 II, 387 HGB liegen. Der Spediteur ist verpflichtet, dem Versender alle erzielbaren Preisvorteile zukommen zu lassen. Den gesetzgeberischen Grund für die Gestattung des Selbsteintritts sieht Helm darin, dem

---

(1) so die h. M.: OLG Düsseldorf VersR 79/356 (357); Baumbach-Duden-Hopt § 412 Anm. 1; Debling S. 78; Merz VersR 82/213 (215); Schlegelberger-Schröder § 412 Anm. 4; Schmidt § 32 IV 2 b; Senckpiehl S. 137; Staub-Gadow § 412 Anm. 2

(2) a. A. Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 1

Spediteur die Ausführung der Beförderung und den damit verbundenen Verdienst zu ermöglichen, nicht aber, ihm zusätzliche Provisionseinnahmen bei tatsächlicher Fremdausführung zu gewähren (1). Helm spricht in diesem Zusammenhang von einer einseitigen Umgestaltung des Vertrages, was erfordert klarzustellen, daß der Vertrag Speditionsvertrag bleibt. Er wird entgegen des Vorschlages in der Denkschrift zu dem Entwurf eines HGB und eines Einführungsgesetzes nicht zum Frachtvertrag (2). Eine Änderung erfahren einzig und allein die Rechte und Pflichten des Spediteurs.

Die Ansicht von Helm kann nicht überzeugen. Dem Versender kann sehr wohl an dem unechten Selbsteintritt gelegen sein. Der unechte Selbsteintritt verschafft dem Versender im Zusammenhang mit der Sammelgutversendung erhebliche Preisvorteile. Im Güterkraftverkehr lassen sich hierdurch gegenüber der Stückgutversendung durch den Frachtführer rund 30 % der Beförderungskosten einsparen (3). Desweiteren erfährt die haftungsrechtliche Stellung des Versenders eine erhebliche Verbesserung. Letzteres verkennt auch Helm nicht. Diese Verbesserung seiner Position gegenüber dem Spediteur kann dem Versender ein möglicher finanzieller Mehraufwand wert sein. Ein Interessenwiderstreit dürfte erst dann entstehen, wenn der Spediteur die ADSp anwenden und damit seine verschärfte Haftung wieder beseitigen will. In diesem Fall dürfte grundsätzlich ein Mehraufwand, der dem Versender durch den unechten Selbsteintritt entsteht, nicht mehr im Interesse des Versenders liegen. Beachtet werden muß allerdings, daß die haftungsrechtliche Stellung des Versenders trotz Vereinbarung der ADSp verbessert sein kann. Das ist z.B. der Fall, wenn der Spediteur das Negotiable FIATA Combined Transport Bill of Lading zeichnet. Desweiteren ist die haftungsrechtliche Stellung des Versenders immer dann verbessert, wenn zwingende frachtrechtliche Vorschriften zur Anwendung kommen.

---

(1) Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 1

(2) Denkschrift zum Entwurf eines HGB und eines Einführungsgesetzes S. 243

(3) Kirchhof VersR 83/608 (614)

Die Beurteilung, ob der unechte Selbsteintritt im Interesse des Versenders liegt bzw. zumindest nicht gegen das Interesse verstößt, muß vom Einzelfall ausgehen. Sie kann nicht pauschal erfolgen. Kommt man im Einzelfall zu dem Ergebnis, daß der unechte Selbsteintritt nicht im Interesse des Versenders liegt, und konnte dies der Spediteur bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns erkennen, so liegt ein unbefugter Selbsteintritt vor. In diesem Fall ist "etwas anderes bestimmt" im Sinne von § 412 I HGB. Eine Befugnis zum Selbsteintritt nach § 412 I HGB liegt nicht mehr vor. Der Selbsteintritt kann einmal durch den Speditionsvertrag selbst, durch Weisung des Versenders aber auch auf Grund von § 408 I HGB, wonach der Spediteur die Interessen des Versenders wahrzunehmen hat, ausgeschlossen sein (1). Hieraus folgt, daß die denkbare Interessenkollision zwischen Spediteur und Versender keineswegs dazu zwingt, wovon Helm ausgeht (2), den unechten Selbsteintritt nicht unter § 412 HGB fallen zu lassen.

Der Gesetzgeber scheint, entgegen Helms Ansicht, die Zulässigkeit des unechten Selbsteintritts gewollt zu haben. Dies folgt aus der Ergänzung des § 1 KVO und der Änderung des § 26 GüKG. In § 1 V KVO wird § 412 HGB ausdrücklich mit aufgeführt. Mit § 1 V KVO sollte erreicht werden, daß der Spediteur im Falle des Selbsteintritts, der Fixkostenspedition und der Sammelgutversendung nur dann nach den Vorschriften der KVO haften soll, wenn er die Beförderung mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr ausführt. Fiele nur der echte Selbsteintritt unter die Vorschrift des § 412 HGB, so läge ein Selbsteintritt nur dann vor, wenn der Spediteur ein eigenes Kfz. im Güterfernverkehr einsetzt. Die Aufnahme des Selbsteintritts in § 1 V KVO würde keinen Sinn ergeben (3). Mit der Änderung des § 26 GüKG sollte die Wirkung des § 1 V KVO auf alle nationalen Haftungsvorschriften im Güterfernverkehr erstreckt werden. Der Wille des Gesetzgebers wurde durch die Änderung des

---

(1) Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 2; Schiller BB 85/888 (890); Schlegelberger-Geßler § 412 Anm. 2, 11 c

(2) Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 1

(3) Sieg DB 79/1213 Anm. 1

§ 26 GüKG, manifestiert. Der Selbsteintritt wird allerdings im Ausschußbericht des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen (1) entgegen dem Sammelgutverkehr und der Spedition zu festen Sätzen aus unerklärlichen Gründen nicht erwähnt.

Aus dem Streit, ob der Selbsteintritt eine Willenserklärung erfordert oder eine tatsächliche Handlung ist, läßt sich nichts für oder gegen die Zulässigkeit des unechten Selbsteintritts ableiten. In beiden Fällen ist der unechte Selbsteintritt möglich (2). Fordert man für den Selbsteintritt eine tatsächliche Handlung, so liegt diese beim unechten Selbsteintritt darin, daß der beauftragte Frachtführer das Beförderungsentgelt dem Spediteur ("auf eigene Rechnung") und nicht - wie sonst im Speditionsgeschäft (§ 407 I HGB) - dem Versender in Rechnung stellt.

Richtiger ist, daß der Selbsteintritt durch eine Willenserklärung ausgeübt wird. Die Willenserklärung ist empfangsbedürftig. Es reicht aber aus, wenn eine mit den Verhältnissen vertraute Person sie erkennen kann. Sie muß nur insoweit nach außen zum Ausdruck kommen. Die Beförderung durch den Spediteur selbst reicht hierfür aus (3). Eine ganz andere Frage ist wiederum, ob der Spediteur gemäß §§ 675, 666 BGB den Versender vom Selbsteintritt benachrichtigen muß. Dies ist zu bejahen (4).

---

(1) BT-Drucksache 8/2605 S. 12

(2) a. A. Helm in Großkomm HGB § 412 Anm. 1

(3) OLG Hamburg VersR 84/57; Baumbach-Duden-Hopt § 412 Anm. 1; Schlegelberger-Schröder § 412 Anm. 5; a. A. Debling S. 77; Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 1; Kirchhof VersR 83/608 (609); Krien § 52 Anm. 6 c II B; Schmidt VersR 75/984 (985)

(4) Baumbach-Duden-Hopt § 412 Anm. 1; Schlegelberger-Schröder § 412 Anm. 5; a. A. Helm in Großkomm. HGB §§ 407 - 409 Anm. 51

Entscheidend ist, daß der Spediteur, wenn er die Beförderung selbst durchführt oder mit einem Unterfrachtführer einen Frachtvertrag auf eigene Rechnung schließt, den eigentlichen Speditionsbereich, wie er dem HGB bei seiner Entstehung zugrunde lag, verläßt. Er handelt wie ein Frachtführer. Dogmatisch läßt sich die Einbeziehung des unechten Selbsteintritts unter § 412 HGB in der gleichen Weise begründen, wie die Verweisung des Spediteurs auf das Frachtrecht in den Fällen der Fixkostenspedition und der Sammelgutversendung. Es ist kein Grund ersichtlich, der gegen die weite Auslegung des § 412 I HGB sprechen könnte (1). Mit der herrschenden Meinung kann damit festgestellt werden, daß der unechte Selbsteintritt von der Regelung des § 412 HGB umfaßt wird.

b) Auslegung des Wortlautes des Gesetzes

Im Abschnitt IV soll davon ausgegangen werden, daß der Spediteur entweder im Falle des echten Selbsteintritts den Transport auf der ganzen Beförderungsstrecke selbst ausführt oder im Falle des unechten Selbsteintritts für die gesamte Beförderungsstrecke den Selbsteintritt erklärt. Im Abschnitt V soll untersucht werden, welche rechtlichen Veränderungen sich daraus ergeben, wenn der Spediteur nur auf einem Teil der Strecke die Beförderung im Selbsteintritt ausführt, für den übrigen Teil der Strecke aber einen anderen Frachtführer auf Rechnung des Versenders hinzuzieht.

Dem Wortlaut des Gesetzes nach hat der Spediteur "zugleich" die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Dies hat zwangsläufig zur Folge, daß er außerdem die Rechte und Pflichten eines Spediteurs haben muß. Das heißt, daß der Spediteur im Falle des Selbsteintritts nicht etwa seine Rechtsstellung als Spediteur verliert und lediglich die eines Frachtführers erhält, sondern er gewinnt zusätzlich die eines Frachtführers (2). Umstritten ist, wie sich die

---

(1) Merz VersR 82/213 (215)

(2) Krien/Hay § 52 Anm. 6 c; Schlegelberger-Schröder § 412 Anm. 8; Züchner DB 68/2160 (2161); a.A. Debling S. 133

beiden Rechtsstellungen zueinander verhalten. Die ganz überwiegende Meinung einschließlich der Rechtsprechung mit im wesentlichen drei Ausnahmen (1), geht heute dahin, daß der selbsteintretende Spediteur für die speditionelle Tätigkeit, die zur Ausführung des Gesamtauftrages erforderlich ist, als Spediteur tätig wird. Lediglich hinsichtlich der reinen Beförderungsleistungen nimmt der Spediteur die Rechtsstellung eines Frachtführers ein (2). Was speditionelle Tätigkeiten sind, wurde bereits oben bei der Erstellung des Berufsbildes des Spediteurs aufgezeigt. Das Ausmaß der dem Spediteur auf Grund des Selbsteintritts obliegenden Beförderungsleistungen, ist in den allermeisten Fällen aus dem Frachtbrief bzw. den anderen Transportdokumenten (Ladeschein, Konnossement) zu ersehen.

---

(1) BGH VersR 82/543; BGH VersR 82/669; OLG Köln VersR 83/486; hier geht der BGH und das OLG Köln in Abweichung zu ihren früheren Entscheidungen aus unerklärlichen Gründen wieder davon aus, daß der Spediteur im Bereich der rein speditionellen Tätigkeiten die Rechtsstellung eines Frachtführers hat. Der Entscheidung des OLG Köln liegen im übrigen zwei Fälle zugrunde. Die Entscheidung in den beiden Fällen fällt unterschiedlich aus und ist widersprüchlich (siehe zur Entscheidung des OLG Köln im einzelnen Kirchhof VersR 83/608 mit zutreffenden Anmerkungen). Zustimmung erfährt die Rechtsprechung von Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 29 KVO Anm. 4 (S. 198). Die Entscheidung des OLG Köln wurde durch BGH vom 13.6.1985 aufgehoben (unveröffentlicht)

(2) BGH vom 13.6.1985 (unveröffentlicht); OLG Stuttgart VersR 72/532 (533); OLG Stuttgart VersR 75/729 (730); OLG Stuttgart VersR 82/90 (91); LG Krefeld transpR 78/73; Buthke VP 58/35 (36); Geyer ZfV 64/563 (567 f.); Widmann S. 25 f.; Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 4, 5; Merz VersR 82/213 (215); Roesch VersR 76/25 (28); Roesch VersR 79/890 (892); Schlegelberger-Schröder § 412 Anm. 11 e; Sieg VersR 65/297 (301); Staub-Gadow § 412 Anm. 4; Voigt VP 66/114 (115); Voigt ZfV 75/159 (162); Voigt VP 75/97 (98); Willenberg § 1 Anm. 57; Züchner VersR 65/330; Züchner ZfV 65/335 (336); Züchner DB 67/583 (583 f.); Züchner DB 68/2160 (2161); Züchner VersR 68/1018 (1020); a. A. Debling S. 133; einschränkend BGB VersR 83/551 (552)

Zu beachten ist, daß der Gesetzgeber eine Gleichstellung des Spediteurs im Sinne der §§ 412, 413 HGB mit einem Fremdfrachtführer beabsichtigte. Frachtrecht soll für ihn nur insoweit gelten, wie für einen Fremdfrachtführer, der von ihm mit der Beförderung betraut worden wäre. Die Absicht des Gesetzgebers findet deutlich in der Ergänzung des § 1 KVO um den Absatz V und in der anschließenden Änderung des § 26 GüKG Ausdruck (1).

Für einen Transport mit Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr bedeutet dies, daß das Frachtrecht erst von dem Zeitpunkt an Wirksamkeit entfaltet, wo das Gut auf dem Fahrzeug für den Ferntransport verladen ist und bis zu dem Zeitpunkt gilt, wo das Gut ausgeliefert ist (2). Die Entladung gehört grundsätzlich nicht mehr dazu. Was Auslieferungsort im Einzelfall ist, ist dem Frachtbrief zu entnehmen. Ist es der Sitz des Spediteurs selbst, so gilt für die Verteilung wieder Speditionsrecht. Lediglich bei Zwischenlagerungen und beim Umladen, an sich speditionelle Tätigkeiten, bleibt es beim Frachtrecht. § 29 KVO gibt insoweit die zutreffende Begrenzung für die Anwendung des Frachtrechts (3).

Der Spediteur haftet nach Speditionsrecht, wenn er das Gut, bevor er es zum Empfänger befördert bzw. befördern läßt, erst einmal auf sein Speditionslager genommen hat, z.B. um abzuwarten, ob sich eine Sammelladung zusammenstellen läßt, bis zu dem Zeitpunkt, wo es effektiv zur Beförderung kommt. Das Gleiche gilt, wenn er im Anschluß an die Beförderung das Gut auf sein Lager nimmt und es

---

(1) BGH VersR 83/551 (552); BGH vom 13.6.1985 (unveröffentlicht); Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 29 KVO Anm. 4 (S. 198); Kirchhof VersR 83/608 (610)

(2) BGH vom 13.6.1985 (unveröffentlicht); Kichhof VersR 83/608 (609, 611 f.)

(3) OLG Stuttgart VersR 82/90 (91); Heim ZfV 54/442 (443); Sieg VersR 65/297 (302)

erst danach zum Empfänger bringt bzw. bringen läßt (Speditionsrollfuhr) (1).

Eine hiervon abweichende Meinung vertritt der Bundesgerichtshof in seiner Entscheidung vom 10.2.1983 (2) (3). Er erklärt Frachtrecht (§ 33 d KVO) für maßgeblich bei einem Schadensfall, der während der Nachlagerung im Anschluß an einen Transport im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen eingetreten ist. Ausgangspunkt der Begründung des Bundesgerichtshofes ist, daß der Spediteur-Frachtführer dem Fremdfrachtführer haftungsrechtlich durch die VO TSF Nr. 4/78 gleichgestellt werden sollte. Der Bundesgerichtshof folgerte weiter, daß ein nach der KVO haftender Fremdfrachtführer gemäß § 33 d KVO für die Nachlagerungszeit von 15 Tagen der zwingenden KVO-Haftung unterliegen würde, wenn er im Anschluß an den Transport die Nachlagerung bis zur Auslieferung an den Empfänger übernommen hätte. Im Vergleich zu dieser Haftungslage bei Einschaltung eines Fremdfrachtführers dürfte der Selbsteintritt des Spediteurs mit eigenem Fahrzeug nicht zu einer Schlechterstellung des Versenders führen. § 1 V KVO sei daher nicht dahingehend zu verstehen, daß die Befreiung des Spediteurs von der zwingenden KVO-Haftung beim echten Selbsteintritt schon mit Beendigung der Beförderungstätigkeit als solcher einzutreten habe. Der Bundesgerichtshof hält insoweit eine haftungsrechtlich vergleichende Betrachtungsweise für notwendig. Abzustellen sei auf den Zeitpunkt der Beendigung der KVO-Haftung eines gedachten Fremdfrachtführers. Zustimmung erhält die Entscheidung des Bundesgerichtshofes von Piper. Er sieht aber als Haftungsgrund die eigene Obhut des selbstausführenden Spediteur-

---

(1) BGH vom 13.6.1985 (unveröffentlicht); OLG Stuttgart VersR 72/532 (533); OLG Stuttgart VersR 82/90 (91); LG Wuppertal MDR 61/506 (507); Kirchhof VersR 83/608 (613 f.); Wolgast MDR 61/507

(2) BGH VersR 83/551 (552), zustimmend OLG Hamburg VersR 84/637 (638); Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 29 KVO Anm. 4 (S. 198)

(3) Die abweichende Ansicht wurde vom BGH in der Entscheidung vom 13.6.1985 (unveröffentlicht) offensichtlich wieder aufgegeben.

-Frachtführers am Transportgut an, die im Rahmen des erteilten Transportauftrages über den eigentlichen Beförderungsvorgang hinaus andauert (1). Über den der Entscheidung des Bundesgerichtshofes zugrundeliegenden Tatbestand hinaus will Piper den Spediteur gemäß § 33 d KVO auch haften lassen, wenn zwischen der Transporttätigkeit des selbstausführenden Spediteur-Frachtführers und einer Nachlagerung in dessen Gewahrsam eine Fremdbeförderung stattgefunden hat (2).

Der Entscheidung des Bundesgerichtshofes und der Ansicht von Piper ist nicht zu folgen. Sie stehen im Widerspruch zu dem eindeutigen Wortlaut des § 1 V KVO. Des weiteren verkennen beide den Sinn und Zweck der Regelung in § 33 d KVO. Mittels § 33 d KVO soll lediglich die Haftung des Unternehmers nach § 29 KVO in zeitlicher Hinsicht eingeschränkt werden. Bei einer Nachlagerung gemäß § 33 d KVO kommt es nicht zu einer Auslieferung an den Empfänger, die aber wiederum maßgeblich für eine Beendigung der Haftung nach § 29 KVO ist (3). Hat der Spediteur am Ziel einer von ihm mit eigenem Fahrzeug ausgeführten Beförderung ein Speditionslager und wird das Gut dort eingelagert, so ist die Überlagernahme bereits als Auslieferung anzusehen. Der selbsteintretende Spediteur liefert das Gut bei sich als Spediteur ab (4). Es verhält sich hier genau umgekehrt, wie beim Beginn der Beförderung. Beim Beginn der Beförderung führt der Spediteur die Verladung des Gutes noch als Spediteur durch und erhält erst von dem Zeitpunkt an, wo das Gut auf dem Kraftfahrzeug verladen ist, die Rechtsstellung eines Frachtführers (5). Hierdurch erfolgt auch keine Ungleichstellung des Spediteur-Frachtführers zum Fremdfrachtführer. Der Fremdfrachtführer würde ebenfalls nicht mehr für während der Nachlagerung entstandene Schäden nach der KVO haften, wenn er das Gut am Empfangsort im Lager des Spediteurs ausgeliefert hat, in dem der

---

(1) so auch BGH VersR 85/157 (158)

(2) Piper S. 16 f.

(3) Willenberg § 33 Anm. 16

(4) BGH vom 13.6.1985 (unveröffentlicht); OLG Koblenz VersR 83/1073 (1074)

(5) siehe weiter S. 91 f.

Spediteur dann die Nachlagerung vorgenommen hat (1). Erhebliche Bedeutung gewinnt hier der zwischen Versender und Fremdfrachtführer vereinbarte Auslieferungsort und Auslieferungszeitpunkt. Sowohl der Auslieferungsort als auch der Auslieferungszeitpunkt sind im Beförderungsvertrag festgelegt. Umfaßt der Beförderungsvertrag auch die Nachlagerung (z. B. auch Weisung gemäß § 27 I c KVO), so stehen der erweiterten und verschärften Haftung, wie sie durch die Regelung des § 33 KVO begründet wird, höhere Vergütungsansprüche des Fremdfrachtführers gegenüber. Der Versender erhält erhebliche tarifarische Vorteile bei Einsatz eines Spediteur-Frachtführers, die ihm ein Fremdfrachtführer nicht bieten kann. Allein schon aus diesem Grund wäre eine haftungsrechtliche Gleichstellung eine grobe Unbilligkeit (2).

Gestützt wird die hier vertretene Ansicht durch einen vergleichenden Blick auf § 33 a KVO und § 5 II Ziff. 2 GüKG. Bei einer konsequenten Weiterverfolgung der Ansichten des Bundesgerichtshofes und von Piper müßte man auch Frachtrecht für einen Schadensfall, der bei der Abholung von Gütern aufgetreten ist, für maßgeblich erklären (§ 33 a KVO). Ein Fremdfrachtführer hätte für Schäden, die bei der Abholung der Güter entstanden sind, einzustehen. Zudem hat der Spediteur die Güter bei der Abholung in seiner Obhut. Gerade für diesen Fall enthält § 5 II Ziff. 2 GüKG für den Spediteursammelgutverkehr ausdrücklich eine gegenteilige Bestimmung. Zwingendes Frachtrecht soll nicht zur Anwendung kommen (3).

Bei einer Nachlagerung sind die Voraussetzungen für die Anwendungen des § 33 d KVO, entgegen der Ansicht des Bundesgerichtshofes und von Piper, nicht gegeben (4).

---

(1) Bischof VersR 84/419 (420); dies folgt letztendlich auch aus der Entscheidung des BGH vom 15.11.1984 (BGH VersR 85/157 (158))

(2) LG Münster BB 84/2223 (2224); Bauer BB 84/2224

(3) Kirchhof VersR 84/419 (420)

(4) OLG Stuttgart VersR 82/90 (91) (dessen Entscheidung durch die des BGH vom 10.2.1983 (VersR 83/551) aufgehoben wurde); LG Münster BB 84/2223; Bauer BB 84/2224; Bischof VersR 84/419

c) Vereinbarkeit des Ergebnisses mit dem GüKG und der KVO

Das hier gefundene Ergebnis steht beim Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen mit der KVO im Einklang. Die Abholung und Zuführung von Gütern ist beim selbsteintretenden Spediteur speditionelle Tätigkeit. Dabei ist es gleichgültig, ob die Abholung und Zuführung im Rahmen des in § 5 KVO vorgesehenen örtlichen oder sachlichen Bereich erfolgt oder in einem Bereich, der von § 5 KVO nicht umfaßt wird. Die Abholung und Zuführung von Gütern unterliegt dem Speditionsrecht und nicht der KVO. Sie unterfällt insbesondere nicht der Haftungsregelung des § 33 a KVO. Die Bestimmung des § 5 I KVO, wonach Abholung und Zuführung nur erfolgen, wenn der Absender nichts anderes beantragt, steht dem nicht entgegen. Der selbsteintretende Spediteur als der frachtbriefmäßige Absender kann auswählen (1), ob er die Abhol- und Zuführtätigkeit in seiner Eigenschaft als Spediteur oder derjenigen als Spediteur-Frachtführer vornehmen will. Ein Spediteur ist grundsätzlich in erster Linie in speditioneller Eigenschaft tätig. Es ist davon auszugehen, daß er als frachtbriefmäßiger Absender, also in speditioneller Eigenschaft, bei sich selbst, in seiner Eigenschaft als Spediteur-Frachtführer (2), hinsichtlich der Abholung oder Zuführung der Güter etwas "anderes", etwas von § 5 KVO Abweichendes, "beantragt" hat (3).

Für die Verladung von Gütern durch den selbsteintretenden Spediteur gilt: Ladungsgüter, dazu gehört auch der Sammelgutverkehr (§ 4 b KVO), sind vom frachtbriefmäßigen Absender zu verladen (§ 17 I KVO). Das ist beim Selbsteintritt der Spediteur. Verlädt er Ladungs-

---

(1) Der Versender wird durch den Selbsteintritt des Spediteurs nicht etwa zum Absender (Sieg VersR 65/297 (301))

(2) Fiktion des Selbstkontrahierens

(3) Sieg VersR 65/297 (302); siehe auch Kirchhof VersR 83/608 (613 f.)

gut, so tut er dies in seiner Eigenschaft als Spediteur und haftet für etwaige Ladefehler nur nach den Bestimmungen der ADSp. Lediglich in dem sehr theoretischen Fall, daß er gemäß § 11 II f KVO in seiner Eigenschaft als Spediteur bei sich selbst in seiner Eigenschaft als Spediteur-Frachtführer die Verladung des Ladungsgutes beantragt hat, unterfällt die Verladung von Ladungsgut den Bestimmungen der KVO (1). Die Stückgutverladung obliegt dem Unternehmer (§ 17 I KVO). Dies hat für den selbsteintretenden Spediteur zur Folge, daß er hier bereits bei der Verladung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat. § 17 I KVO ist aber abdingbar. Die Abdingbarkeit von § 17 I KVO folgt aus § 11 II f KVO (2). Es ist davon auszugehen, daß der Spediteur auch die Verladung von Stückgut in seiner Eigenschaft als Spediteur ausführt (3). Ein ganz anderes Problem ist, ob der Spediteur so handeln darf. Unter Umständen kann hierin eine Pflichtverletzung des Spediteurs gesehen werden. Der Spediteur hat die Interessen des Versenders wahrzunehmen (§ 408 I HGB). Der Versender erfährt haftungsrechtlich gesehen eine Schlechterstellung seiner Position gegenüber der des Spediteurs.

Für die Entladung des Gutes ist grundsätzlich der frachtbriefmäßige Empfänger verantwortlich. Adressiert der selbsteintretende Spediteur den Transport an sich selbst als frachtbriefmäßigen Empfänger, dann obliegt ihm in speditioneller Eigenschaft das Entladen des Gutes. Treten hierbei Schäden auf, so fallen sie unter seine Spediteurhaftung (4).

---

(1) BGH vom 13.6.1985 (unveröffentlicht); Buthke VP 58/35 (36); Züchner DB 68/2160 (2162); Züchner VersR 68/1018 (1020)

(2) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 11 KVO Anm. 3 (S. 62 c); Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. II § 17 KVO Anm. 4; Willenberg § 17 Anm. 20 f.

(3) a. A. Buthke VP 58/35 (36 f.); Willenberg § 1 Anm. 60; Züchner DB 68/2160 (2162)

(4) BGH vom 13.6.1985 (unveröffentlicht); Buthke VP 58/35 (37); Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 17 KVO S. 96, 102 ff.; Kirchhof VersR 83/608 (612 f.); Willenberg § 1 Anm. 59 ff.; Züchner VersR 68/1018 (1020); Züchner DB 68/2160 (2162)

Nicht zugestimmt werden kann der Ansicht von Willenberg, daß die KVO, im Falle des unechten Selbsteintritts (1), stets unanwendbar ist. Durch die VO TSF Nr. 4/78 wurde nur die Haftung nach der KVO ausgschlossen. Die KVO als solches bleibt anwendbar, zum größten Teil sogar zwingend.

Aus §§ 5, 12 II GüKG ergibt sich entgegen der früheren Rechtsprechung (2) nichts anderes in Bezug auf die Anwendung von Frachtrecht beim Vor- oder Nachlauf. Es werden dadurch, daß dem selbsteintretenden Spediteur für den Vor- und Nachlauf die Rechtsstellung als Spediteur zuerkannt wird, keine Scheintatbestände geschaffen, durch die das GüKG umgangen werden soll. In dem Bereich, in dem dem Spediteur die Rechte und Pflichten eines Spediteurs zugesprochen werden, liegen typische speditionelle Tätigkeiten vor. In den Regelungsbereich des GüKG, den des eigentlichen Transportes, wird nicht eingegriffen. Dies wird zusätzlich dadurch verdeutlicht, daß in diesem Bereich Parteivereinbarungen nach der KVO möglich sind, wie bereits oben aufgezeigt wurde. In § 5 II Ziff. 2 GüKG wird zudem der Vorlauf beim Spediteursammelgutverkehr ausdrücklich als Nichtscheintatbestand erwähnt. Für den Vorlauf beim Spediteursammelgutverkehr kann schwerlich etwas anderes gelten als für den Vorlauf beim Selbsteintritt. Bei beiden Vorläufen handelt es sich um typisch speditionelle Tätigkeiten. Für sie besteht ein wirtschaftlich gerechtfertigtes Bedürfnis. Häufig steht zudem beim Vorlauf noch gar nicht fest, ob sich eine Sammelgutversendung oder irgendeine Art von Selbsteintritt (echter/unechter) anschließen wird oder nicht (3).

---

(1) Willenberg § 1 Anm. 62; nur die Haftung gemäß KVO ist nicht anwendbar nach Sieg VersR 65/297 (302)

(2) BGH VersR 72/431 (432)

(3) OLG Stuttgart VersR 82/90 (91); Becker VersR 72/814 (816); Bischof VersR 76/305 (308); Geyer ZfV 64/563 (566 f.)

Beim Vor- oder Nachlauf liegt auch kein Fall des Stafettenverkehrs vor (§ 12 II GüKG). Sinn und Zweck dieser Vorschrift ist es, bei der wachsenden Verkehrsdichte für eine Entlastung der Straßen von schweren Güterfernverkehrslastzügen in den Ballungsgebieten und insbesondere in den Großstädten zu sorgen. Der Güterfernverkehrsunternehmer wird davon befreit, mit dem "genehmigten Kraftfahrzeug" (§ 12 I GüKG) die Beförderung von Anfang an oder bis ganz zum Ende durchführen zu müssen. Er hat die Möglichkeit, die Sendung umzuladen, die Wechselaufbauten umzupritschen oder aber einen Anhänger umzuhängen oder umzusatteln (1). Ohne die Regelung des § 12 II GüKG läge in den Fällen, in denen der Unternehmer am Anfang oder Ende der Beförderungsstrecke ein Kraftfahrzeug ohne die erforderliche Genehmigung einsetzt, möglicherweise ein Scheintatbestand (§ 5 GüKG), in jedem Fall aber eine Ordnungswidrigkeit vor (§ 99 I Ziff. 1 a GüKG). Beim Vor- oder Nachlauf des Spediteurs wird aber kein Güterfernverkehr entgegen der Bestimmung des § 12 I GüKG betrieben. Es soll vielmehr der Ferntransport erst vorbereitet bzw. eine Schlußabwicklung vorgenommen werden. Es handelt sich um Rollfuhr. Rollfuhr ist eine typisch speditionelle Tätigkeit (2). Gestützt wird dieses Ergebnis durch die Auslegung des § 5 GüKG im Zusammenhang mit dem speditionellen Vor- und Nachlauf (3) (4).

d) Verfassungsrechtliche Überlegungen

Für die zeitliche Aufteilung der Rechte und Pflichten des Spediteurs im Falle des Selbstantritts, einmal in die des Spediteurs, das andere Mal in die des Frachtführers (i.S.v. Transportunternehmer), sprechen auch verfassungsrechtliche Überlegungen. Der Grundsatz im

---

(1) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 12 GüKG Anm. 7

(2) OLG Stuttgart VersR 72/532; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 84 GüKG Anm. 7 (S. 10 f.); Sieg VersR 65/297 (300); Züchner DB 68/2160 (2161)

(3) siehe S. 93

(4) Züchner DB 67/583 (590)

Zivilrecht ist die Vertragsfreiheit. Die Vertragsfreiheit ist die zwangsläufige Folge aus der Handlungsfreiheit. Die Handlungsfreiheit wird durch Art. 2 I GG geschützt. Die Einschränkung der Vertragsfreiheit ist unserem Recht keineswegs ganz fremd. Sie muß aber nach dem Grundgesetz die Ausnahme bleiben. Nur wo höherrangige Rechtsgüter, z.B. deutlich überwiegende Interessen des Gemeinwohls, es unbedingt erfordern, darf sie eingeschränkt werden. Keinesfalls darf der Ausschluß der Vertragsfreiheit die Regel werden. Im Frachtrecht finden sich häufig Einschränkungen der Vertragsfreiheit wie z.B. in dem GüKG, der KVO und der CMR (1). Es ist nur in unerläßlichen Fällen erlaubt, diese zwingenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen. Eine weite Auslegung des Anwendungsbereiches dieser Vorschriften ist grundsätzlich nicht zulässig. Hieraus folgt, daß die Anwendung von Frachtrecht im Falle des Selbsteintritts des Spediteurs bereits auf den Vor- und Nachlauf nicht zulässig ist. Insbesondere erfordert der Gesetzeswortlaut des § 412 HGB dies nicht. Die ausdehnende Anwendung der Frachtführervorschriften auf das Rechtsverhältnis Spediteur/Versender im Falle des Selbsteintritts des Spediteurs, wie es die frühere Rechtsprechung und nun unerfreulicherweise wieder der Bundesgerichtshof in seinen Entscheidungen vom 27.1.1982 und vom 10.2.1982 (2) als Rechtens angesehen hat, ist nicht haltbar (3).

e) Ausnahmen

Das obige Ergebnis, das in Übereinstimmung steht mit der h.M. und im wesentlichen auch mit der neuen Rechtsprechung, gilt nur für den Regelfall. Findet z.B. der Vorlauf bei einer Beförderung mit Kraftfahrzeugen bereits im Güterfernverkehr statt, so sind die Vor-

---

(1) Helm ETR 77/697 (682); Helm in Großkomm. HGB § 425 Anm. 3, 19; Scheer S. 77

(2) BGH VersR 82/543; BGH VersR 82/669

(3) OLG Stuttgart VersR 75/729 (730); Sieg VersR 65/297 (298); Züchner DB 67/583 (590); a. A. Debling S. 133

schriften des Frachtrechts anzuwenden und nicht die des Speditionsrechts. Allerdings handelt es sich dann auch nicht mehr um einen Vorlauf im eigentlichen Sinne. Desweiteren bleibt es dem Spediteur unbelassen, bereits für den Vorlauf den Selbsteintritt zu erklären, womit dann ebenfalls Frachtrecht zur Anwendung käme (1). Dem entsprechen die Vorschriften der §§ 5 I, II, 17 I, 11 II f KVO, wonach der Spediteur durch Vereinbarung mit sich selbst (Fiktion des Selbstkontrahierens) weitere Aufgaben in seiner Rechtsstellung als Frachtführer übernehmen kann. Legt der Spediteur dem Vertragsverhältnis mit dem Versender aber die ADSp zugrunde, die ihm insbesondere eine Haftungserleichterung verschaffen sollen, so wird er schwerlich gleichzeitig seine Rechtsstellung als Frachtführer ausbauen wollen.

2. Im Falle der Sammelgutversendung (§ 413 II HGB)

§ 413 II HGB spricht dem Spediteur im Falle der Sammelgutversendung ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers zu, macht dies aber davon abhängig, daß der Spediteur die Versendung des Gutes "bewirkt" hat, das heißt, daß er vorher zwangsläufig die Rechte und Pflichten eines Spediteurs haben muß (2). Das Wort "bewirken" erlangt entscheidende Bedeutung, was häufig übersehen wird (3). Der Versender oder der Spediteur muß die Sendung dem Frachtführer zum Transport übergeben haben, um die Versendung des Gutes bewirkt zu haben (4). Alle dem Versender obliegende Tätig-

---

(1) Debling S. 77

(2) BGH NJW 78/1160; BGH MDR 82/546; OLG München VersR 66/841 (842); OLG Frankfurt VersR 76/655 (657); Alff S. 7; Helm transpR 81/45 (49); Krien/Hay § 52 Anm. 6 c; Schmidt VersR 75/984 (986); Senckpiehl S. 133, allerdings ohne "bewirkt" zu erwähnen; Sieg VersR 65/297 (303); Züchner DB 67/583 (584)

(3) z. B. Schlegelberger-Schröder § 413 Anm. 8

(4) OLG Hamburg VersR 84/57; Alff S. 8; Bischof VersR 76/305 (306)

keiten müssen beendet sein, so z. B. beim Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen die Verladung von Ladungsgütern (§ 17 I KVO). Erst nach diesem Zeitpunkt hat der Spediteur die Rechtsstellung eines Frachtführers (1).

Da die Sammelgutversendung auf Rechnung des Spediteurs erfolgen muß (§ 413 II HGB) (2), liegt auch immer zwangsläufig zumindest ein unechter Selbsteintritt vor (3). Dem Spediteur bleibt es aber belassen, den Sammelguttransport auch mit eigenen Beförderungsmitteln selbst auszuführen. Damit kann im übrigen auf die obigen Ausführungen zur Abgrenzung der Zeitpunkte, von wann bis wann der Spediteur die Rechte und Pflichten eines Frachtführes beim Selbsteintritt hat, verwiesen werden. Dies gilt insbesondere auch für den möglichen Nachlauf (4).

Besonders hervorgehoben zu werden verdient nur die Regelung in § 5 II Ziff. 2 GüKG. Hier findet ausdrücklich der Vorlauf beim Spediteursammelgutverkehr Erwähnung. § 5 II Ziff. 2 GüKG stellt klar, daß der Vorlauf beim Spediteur-Sammelgutverkehr nicht unter die weitgehend zwingenden Regelungen des Güterfernverkehrsrechts fällt.

---

(1) Züchner VersR 65/330 (331)

(2) Hierzu besteht eine Ausnahme und zwar bei der allgemein anerkannten "Beiladung". Bei der Beiladung stellen mehrere Spediteure eine Sammelgutversendung zusammen. Für sie gilt ansonsten das Gleiche wie bei der normalen Sammelgutversendung. Die Beiladung bedarf daher keiner besonderen Erwähnung (Senckpiehl S. 133 f.; Willenberg § 1 Anm. 67).

(3) OLG Hamburg VersR 80/827; Debling S. 24; Schlegelberger-Schröder § 413 Anm. 7; einschränkend Helm in Großkomm. HGB § 413 Anm. 9 und Krien § 52 Anm. 6 e III für unechten Selbsteintritt; a. A. LG Berlin VersR 76/460; Schmidt VersR 75/984 (986)

(4) LG Wuppertal MDR 61/506 (507); Senckpiehl S. 135; a. A. BGH VersR 79/811 (812); verkannt in BGHZ 83/87 (90)

Das Gleiche muß der Sache nach für den Nachlauf gelten. Beim Vorlauf wie beim Nachlauf führen sachliche Gründe und nicht eine Umgehungsabsicht zu dieser Aufteilung des Gesamtvorganges (1). Etwas anderes gilt dann, wenn beim Vorlauf oder Nachlauf die Grenzen der Nahzone überschritten werden (2).

3. Im Falle der Vereinbarung eines festen Satzes der Beförderungskosten (§ 413 I HGB)

Vereinzelt wird versucht, die für den Selbsteintritt und die Sammelgutversendung gefundenen Grundsätze auf die Spedition zu fixen Kosten (§ 413 I HGB) zu übertragen (3). Bei der Fixkostenspedition soll danach nur die eigentliche Beförderung dem Frachtrecht unterfallen. Der Spediteur soll bei einem möglichen Vorlauf oder Nachlauf und bei der Lagerung zur Vorbereitung des Transportes die Rechte und Pflichten eines Spediteurs haben. Dieser Ansicht kann nicht zugestimmt werden. Es handelt sich zwar hier, genauso wie beim Selbsteintritt und der Sammelgutversendung, um typisch speditionelle Tätigkeiten, allein der Gesetzeswortlaut des § 413 I HGB ist anders als der der §§ 412, 413 II HGB. Die Rechtsstellung des Frachtführers steht weder neben der des Spediteurs, noch wird der Erwerb der Rechtsstellung des Frachtführers von einem bestimmten Ereignis ("bewirkt") abhängig gemacht. Gemäß § 413 I HGB erhält der Spediteur ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers von dem Zeitpunkt an, von dem an eine Einigung mit dem Versender auf einen bestimmten Satz der Beförderungskosten vorliegt (4).

---

(1) OLG Stuttgart VersR 82/90 (91)

(2) Züchner ZfV 65/335 (336); Züchner DB 67/583 (587); Willenberg § 1 Anm. 66, allerdings ohne "bewirkt" zu erwähnen.

(3) Merz VersR 82/213 (216); Willenberg § 1 Anm. 69

(4) BGH VersR 72/873 (874); OLG Frankfurt VersR 76/655 (657); OLG Frankfurt NJW 76/1036; OLG Düsseldorf VersR 77/1122; Krien/Hay § 52 Anm. 6 c; Senckpiehl S. 135 f.

Eine Einigung auf einen bestimmten Satz der Beförderungskosten ist allerdings noch nach dem Abschluß des Speditionsvertrages möglich. Die Einigung erfolgt im Wege der Vertragsänderung. Sie ist bis zum Beginn der Beförderung möglich. Unerheblich ist, ob der Spediteur schon einen Frachtvertrag mit einem Frachtführer abgeschlossen hat oder nicht (1). Ab Beginn der Beförderung fällt das Beförderungsentgelt an. Schuldner des Beförderungsentgeltes ist der Versender ("für Rechnung des Versenders" (§ 407 I HGB)). Vor der Beförderung, aber nach Abschluß des Frachtvertrages, entsteht gegenüber dem Vertragspartner bei Nichtdurchführung der Beförderung mangels Übergabe des Gutes lediglich ein Schadensersatzanspruch anstatt des Anspruches auf das Beförderungsentgelt. Vertragspartner des Frachtführers ist der Spediteur. Schuldner des Schadensersatzanspruches wäre der Spediteur. Erfolgt die Einigung über einen festen Satz der Beförderungskosten erst nach dem Abschluß des Speditionsvertrages, dann gilt bis zu diesem Zeitpunkt Speditionsrecht für das Vertragsverhältnis Spediteur/Versender (2).

Möglichkeiten, entgegen dem insoweit eindeutigen Gesetzeswortlaut des § 413 I HGB, dem Spediteur zu einer Rechtsstellung als Spediteur zu verhelfen, zumindest für den Vor- und Nachlauf, bestehen nicht. Bei § 413 I HGB verbleibt im Unterschied zu §§ 412, 413 II HGB kein Spielraum für eine Auslegung des Wortlautes bezüglich der Rechtsstellung des Spediteurs (3). Auch verfassungsrechtliche Überlegungen helfen hier nicht weiter. Es bestehen keine hinreichenden Anzeichen eines Verstoßes gegen die Handlungsfreiheit (Art. 2 I GG).

---

(1) Helm § 413 Anm. 4; Schlegelberger-Schröder § 413 Anm. 2 c; wobei Schlegelberger-Schröder die Übergabe des Gutes mit dem Abschluß des Frachtvertrages gleichstellt, was nicht zutrifft. Daraus erklären sich auch die angeblich unterschiedlichen Meinungen Helms und Schlegelberger-Schröders.

(2) Schlegelberger-Schröder § 413 Anm. 2 c

(3) OLG Frankfurt NJW 76/1036 (1037)

Neben der Vereinbarung eines festen Satzes des Beförderungsentgeltes kann ein Selbsteintritt und/oder eine Sammelgutversendung stattfinden. Auch in diesem Falle bleibt es bei der ausschließlichen Rechtsstellung des Spediteurs als Frachtführer. In allen drei Fällen erfolgt die Güterversendung auf Rechnung des Spediteurs, was die dogmatische Rechtfertigung für die Rechtsverweisung darstellt. Es liegt immer zumindest ein unechter Selbsteintritt vor. Bei der Fixkostenspedition ist der Zeitraum des unechten Selbsteintritts am größten. Der Selbsteintritt erfolgt für den gesamten Zeitraum, für den eine Vereinbarung über feste Beförderungskosten erfolgt ist. Die §§ 412, 413 II HGB vermögen daher auf die Rechtsverweisung des § 413 I HGB keinen Einfluß zu nehmen. Ansonsten würde die im Falle des § 413 I HGB vom Gesetzgeber vorgesehene Rechtsverweisung, die insbesondere eine Verschärfung der Pflichten des Spediteurs zur Folge hat, nicht uneingeschränkt zum Tragen kommen (1).

---

(1) OLG Düsseldorf VersR 77/1122; a. A. Schmidt VersR 75/984 (986 f.), er geht davon aus, daß § 412 HGB den § 413 I und II HGB ausschließt.

V. Die Tatbestandsvorausetzungen der §§ 412, 413 HGB liegen nur für einen Teil der Beförderungsstrecke vor

1. Die Gefährdung der Interessen des Versenders

Im Abschnitt IV wurde davon ausgegangen, daß jeweils für die gesamte Beförderungsstrecke ein Selbsteintritt, eine Sammelgutversendung oder eine Vereinbarung eines festen Satzes der Beförderungskosten vorliegt. Nicht behandelt wurde bisher der Fall, daß nur für einen Teil der Beförderungsstrecke die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 412, 413 HGB gegeben sind, im übrigen aber eine ganz normale Speditionstätigkeit (§ 407 HGB) vorliegt (1). Die Rechtsprechung ist bemüht, für die gesamte Beförderungsstrecke dem Spediteur die Rechtsstellung eines Frachtführers aufzuerlegen. Dies geschieht hauptsächlich, um eine Besserstellung des, nach Ansicht der Rechtsprechung, schutzwürdigen Versenders zu erzielen (2). Um den Schutz des Versenders auszubauen, wurde die Gesamtbetrachtung geschaffen. Die Rechtsprechung rechtfertigt die Anwendung der Gesamtbetrachtung mit dem Hinweis auf Zumutbarkeitserwägungen, und/oder es werden schlicht Zweckmäßigkeits- und Vereinfachungsgesichtspunkte herangezogen.

Die Rechtsprechung sieht die Interessen der Versender als gefährdet an. Dies beruht auf folgendem: Sind mehrere Unternehmer ohne vertragliche Bindung untereinander an einem Transport beteiligt, also nicht im Verhältnis Unter-Hauptfrachtführer oder als Gesamtfrachtführer, so haftet nach dem Gesetz jeder nur für Schäden an dem Gut, die auf der Transportstrecke entstanden sind, die er ausgeführt hat. Der Unternehmer hat keine Schäden zu vertreten, die von

---

(1) Es wird darauf hingewiesen, daß keine scharfe zwischen Trennung den dem Abschnitt IV und den dem Abschnitt V zugrundeliegenden Sachverhalten möglich ist. Der Übergang ist fließend. Dies gilt insbesondere für den Fall des Vor- oder Nachlaufes

(2) BGH VersR 72/431 (433); Temme VersR 84/813 (814)

seinen Vor- oder Nachmännern verursacht wurden. Als weiteres Erschwernis kommt hinzu, daß der Versender (1) nachweisen muß, wo der Schaden entstanden ist. Der Transportunternehmer ist nicht dafür beweispflichtig, daß der Schaden nicht auf dem Transportabschnitt, auf dem er die Beförderung ausgeführt hat, entstanden ist. Des weiteren ist es für den Versender häufig schwer, in Erfahrung zu bringen, wer alles am Transport beteiligt war (2).

Von verschiedenen Seiten wird eingewandt, daß der Unternehmer, wenn er beschädigtes Gut von seinem Vormann übernimmt, von diesem verlangen kann, daß dieser die Beschädigung auf dem Frachtbrief bescheinigt, oder zumindest selbst einen Vorbehalt diesbezüglich auf den Frachtbrief setzt. Der Unternehmer könnte so für eine Klärung sorgen, auf welchem Abschnitt der Transportstrecke der Schaden entstanden ist (3). Die Ermittlung des Verantwortlichen würde erheblich erleichtert. Wenn sich keinerlei Vermerk auf dem Frachtbrief befindet, dann muß zwangsläufig der letzte Unternehmer den Schaden verursacht haben (Vermutung). Jeder Unternehmer wäre bestrebt, alleine, um sich selbst zu entlasten, einen Vermerk auf den Frachtbrief zu setzen, falls er beschädigtes Gut in Empfang nimmt.

Außer acht gelassen wird, daß so nur äußere Beschädigungen festgestellt und nachgewiesen werden können. Werden die Güter, wie es heutzutage immer häufiger geschieht, im Container oder Behälter transportiert, oder wird von dem nachfolgenden Unternehmer bei einem Gütertransport mit Kraftfahrzeugen der Anhänger oder Auflieger übernommen, so lassen sich Beschädigungen nur in den allerseltensten Fällen erkennen (4). Die Möglichkeit des Schadensver-

---

(1) Der Versender hat aus abgetretenem Recht des Spediteurs einen Anspruch gegen den Beförderer.

(2) BGH VersR 72/431 (432); OLG Köln VersR 75/464 (465)

(3) Schmidt-Lossberg MDR 63/171 (174)

(4) de la Motte transpR 81/63 (64 f.); Prüßmann/Rabe Anh. § 656 D 1; Scheer S. 71

merks auf dem Frachtbrief hilft damit nur in den wenigsten Fällen weiter. Von einer befriedigenden Lösung für den Versender kann in keinem Fall gesprochen werden. Festzuhalten ist, daß die Interessen der Versender gefährdet sind und ein größerer Schutz wünschenswert ist.

2. Die Gesamtbetrachtung der Rechtsprechung

Die Rechtsprechung versucht, den Ausbau des Schutzes der Interessen der Versender zu Lasten der Spediteure zu erreichen. Die Rechtsprechung ist bestrebt, dem Spediteur für die gesamte Transportstrecke die Rechtsstellung eines Frachtführers aufzuerlegen (1).

Einigkeit besteht in der Literatur und Rechtsprechung insoweit, als der Spediteur nicht die Rechtsstellung eines Frachtführers für die gesamte Beförderungsstrecke hat, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 412, 413 HGB nur auf einem völlig unerheblichen Teil der Strecke vorliegen. Dies folgt im Umkehrschluß daraus, daß die Rechtsprechung, wenn sie dem Spediteur für die gesamte Beförderungsstrecke die Rechtsstellung eines Frachtführers zuspricht, immer Wert auf die Feststellung legt, daß er auf dem überwiegenden Teil der Beförderungsstrecke den Selbsteintritt vorgenommen hat, feste Kosten vereinbart oder die Versendung des Gutes in Sammelladung bewirkt hat. Bisher existiert kein Urteil, in dem dem Spediteur, obgleich er nur auf einem völlig unerheblichen Teil der Strecke die Voraussetzungen für die §§ 412, 413 HGB geschaffen hat, für die gesamte Beförderungsstrecke die Rechtsstellung eines Frachtführers auferlegt wurde.

Die Rechtsprechung wendet zum Schutz der Interessen der Versender eine Gesamtbetrachtung an. Der Spediteur hat danach die Rechte und Pflichten eines Frachtführers für die gesamte Beförderungsstrecke,

---

(1) BGHZ 38/150 (154); BGH VersR 72/431 (432); OLG Köln VersR 75/464 (465)

wenn er auf dem überwiegenden oder einem wesentlichen Teil selbst eingetreten ist, die Versendung des Gutes in Sammelladung bewirkt hat oder sich mit dem Versender auf einen festen Satz der Beförderungskosten geeinigt hat (1).

a) Die Entfernung als Abgrenzungskriterium

Die Rechtsprechung zieht als Abgrenzungskriterium bei der Gesamtbetrachtung nur die Länge der jeweiligen Beförderungsstrecke heran. Sie berücksichtigt nicht die zum Teil unterschiedliche Gefahrenträchtigkeit für das Gut auf den jeweiligen Streckenabschnitten. Sinn und Zweck der Anwendung des Gesamtbetrachtungsgrundsatzes ist es, dem Versender eine bessere Position bei möglichen Schadensersatzansprüchen zu verschaffen. Eine innere Rechtfertigung kann er nur dann haben, wenn von dem Transportabschnitt, auf dem die §§ 412, 413 HGB zur Anwendung kommen (2), die größere Gefährdung des Gutes ausgeht. Im Grunde geht es einzig und allein um eine Risikoverteilung zwischen dem Versender und dem Spediteur. Es soll bestimmt werden, ob der Spediteur oder der Versender mögliche Kosten, verursacht durch Schäden oder Verluste am Transportgut, letztendlich zu tragen hat. Dem Transportunternehmer kann in den weitaus meisten Fällen die Schadensverursachung nicht nachgewiesen werden (3). Ein Regreß scheidet aus. Es darf dann aber bei der Risikoverteilung nicht nur die Länge der jeweiligen Transportstrecke berücksichtigt werden, sondern es muß auch die Gefahrenträchtigkeit beachtet werden. Z. B. ist ein langer Ferntransport, bei dem das

---

(1) BGHZ 38/150 (154); BGH VersR 72/431 (432); BGH VersR 79/811 (812); OLG Köln VersR 75/464 (465); Alff S. 11

(2) bzw. ausgelöst werden, wenn man der Ansicht ist, daß die Rechtsfolgen der §§ 412, 413 HGB auch in dem Fall, wo der Spediteur nur für einen Teil der Beförderungsstrecke die Voraussetzungen der §§ 412, 413 HGB erfüllt, auf den gesamten Transport Anwendung finden.

(3) siehe oben

Gut nicht umgeladen werden muß, weniger schadensträchtig als ein kurzer Transport, bei dem es häufig zur Umladung des Gutes kommt. Die Umladung ist eine wesentliche Schadensquelle (1). Genauso ist ein Kraftfahrzeugtransport durch Italien gefährlicher als einer durch die Bundesrepublik Deutschland. Ein jeder Transportversicherer wird letzteres gerne bestätigen. Die Verfahrensweise der Rechtsprechung, alleine auf die Entfernung abzustellen, ist als ungeeignet und ungerechtfertigt abzulehnen. Werden aber weitere Komponenten, wie die Gefahrenträchtigkeit der jeweiligen Transportstrecke, zu der reinen Entfernungsbetrachtung hinzugezogen, so wird die Formel unpraktikabel und damit wertlos.

b) Rechtsgrundlage der Gesamtbetrachtung

Die Rechtsprechung erklärt nicht, auf welcher Rechtsgrundlage die Gesamtbetrachtung beruhen soll. Dem Gesetz selbst (§§ 412, 413 HGB) ist hierzu nichts zu entnehmen. Der Gesetzeswortlaut spricht dafür, daß der Spediteur die Rechtsstellung eines Frachtführers nur hat, soweit er selbst eintritt, sich mit dem Versender über feste Beförderungskosten geeinigt oder die Versendung des Gutes in Sammelladung bewirkt hat (2). Hierzu besteht eine Ausnahme. Im Falle der Vereinbarung eines festen Satzes der Beförderungskosten (§ 413 I HGB) ist es nicht erforderlich, daß die Vereinbarung alle Kosten der Beförderung enthält. Lediglich die wesentlichen Kosten müssen in der Vereinbarung enthalten sein; das heißt, nur der wesentliche Teil der Beförderungsstrecke muß in den Kosten enthalten sein, nicht aber z. B. ein noch notwendiger kurzer Vor- und/oder Nachlauf (3). In diesem Ausnahmefall hat der Spediteur für die gesamte Strecke die Rechtsstellung eines Frachtführers. Nebenkosten, die bewußt nicht mit einbezogen werden, können aber zusätzlich berechnet werden.

---

(1) Scheer S. 72

(2) a. A. anscheinend LG München VersR 79/1099

(3) OLG Düsseldorf VersR 78/1016; OLG Hamburg VersR 81/526 (528); Baumbach-Duden-Hopt § 413 Anm. 1 A; Senckpiehl S. 136

Merz schlägt die Anwendung des unechten Selbsteintritts gemäß § 412 I HGB auf dem Teil der Strecke vor, wo kein echter Selbsteintritt des Spediteurs vorliegt, oder kein fester Satz der Beförderungskosten vereinbart oder eine Sammelgutversendung bewirkt wurde, um den hieraus resultierenden Schwierigkeiten aus dem Weg zu gehen (1). Allein hierzu müssen, was Merz anscheinend verkennt, auch die Voraussetzungen des unechten Selbsteintritts vorliegen, was jeweils sorgfältig zu prüfen ist. Häufig liegen die Voraussetzungen für einen unechten Selbsteintritt nicht vor. Das Problem um die zumindest problematische Gesamtbetrachtung der Rechtsprechung kann damit nicht als erledigt betrachtet werden.

Zur Stützung der Ergebnisse der Gesamtbetrachtung kommt lediglich die Anwendung der Grundsätze aus § 242 BGB in Betracht. Zu denken wäre an die Fallgruppe der Unzumutbarkeit und in weiterer Unterteilung der Fallgruppe, an die Billigkeitsfunktion (2). Dem Spediteur könnten hiernach weitergehende Pflichten, als nach dem Gesetz vorgeschrieben auferlegt werden, wenn ansonsten dem Versender seine sich aus dem Gesetz ergebende Rechtsposition nicht zumutbar wäre. Die Rechtsprechung beruft sich allerdings nicht ausdrücklich auf die Anwendung der Grundsätze von § 242 BGB. Tatsächlich wendet sie aber § 242 BGB an, denn anders lassen sich ihre Begründungen wie " Zumutbarkeit für den Verwender", "die Rechtssicherheit erfordert es", "Zweckmäßigkeit und Vereinfachung" rechtlich nicht einordnen.

Der Bundesgerichtshof ist der Ansicht, daß die Rechtsstellung des Versenders, auf Grund der bereits oben aufgezeigten unzulänglichen haftungsrechtlichen Stellung, für den Versender unzumutbar sei.

---

(1) Merz VersR 82/213 (215 f.)

(2) Gleiche Ansicht anscheinend Herber VersR 81/993 (995 f.); "Billigkeitsüberlegung"

Hierüber könne auch nicht die Möglichkeit der Abtretung der Rechte des Spediteurs gegenüber dem Transportunternehmer an den Versender (§ 52 a ADSp) hinwegtäuschen. Die Interessen des Versenders können nur angemessen gewahrt werden, indem der Spediteur, wenn er bereits auf dem überwiegenden Teil der Beförderungsstrecke die Rechten und Pflichten eines Frachtführers hat (§§ 412, 413 HGB), diese auch für den restlichen Teil habe. Zudem sei dieses Ergebnis aus Gründen der Rechtssicherheit dringend erforderlich. Es sei für das Recht nicht erträglich, wenn auf Grund von modernen Beförderungstechniken, deren Notwendigkeit außer Zweifel stehe, die Rechte des Versenders sich praktisch nicht mehr durchsetzen lassen. Der Versender wisse häufig nicht mehr bzw. vermag kaum festzustellen, an wen er sich halten könne. Außerdem erachtet die Rechtsprechung dieses Ergebnis als zweckmäßig und aus Rechtsvereinfachungsgründen bei der Schadensabwicklung für dringend erforderlich. Der Spediteur vermag zudem Risiken, die ihm aus einer möglichen Inanspruchnahme erwachsen können, durch Zeichnung einer die ganze Transportstrecke umfassenden Haftpflichtversicherung abdecken (1).

3. Kritik an der Gesamtbetrachtung der Rechtsprechung

a) Die Fixkostenspedition und die Sammelgutversendung erfolgen auf Wunsch des Versenders

Die Rechtsprechung beachtet nicht, daß gerade bei der Vereinbarung eines festen Satzes der Transportkosten und der Bewirkung der Sammelgutversendung, die Interessen des Versenders eindeutig im Vordergrund stehen. Früher, bei der Entstehung des § 413 I und II HGB, mag dies anders gewesen sein. Heute wird der Spediteur mitunter in der Literatur sogar zur Bewirkung der Sammelgutversendung aus Gründen der Kostenersparnis als verpflichtet angesehen.

---

(1) BGH VersR 72/431 (433); BGH VersR 79/811 (812); OLG Köln VersR 75/464 (465); a. A. OLG Hamburg VersR 70/741 (742)

Der Spediteur kann nur durch die Sammelgutversendung die Interessen des Versenders wahren, wozu er gemäß § 408 I HGB verpflichtet ist (1) (2). Bei der Sammelgutversendung steht das Verlangen der verladenden Wirtschaft nach niedrigen Frachtkosten und bei der Versendung zu einem festen Satz der Beförderungskosten die bessere Kalkulierbarkeit im Vordergrund (3). Beide Verlangen haben eine nicht zu unterschätzende Bedeutung in der verladenden Wirtschaft. Die Sammelgutversendung und die Fixkostenspedition erfolgen im Interesse der Versender. Wenn aber der Spediteur schon im Interesse der Versender handelt, so darf der Versender keinen Anspruch auf den weiteren Vorteil einer verbesserten haftungsrechtlichen Stellung haben. In keinem Fall kann von einer Unzumutbarkeit für die Versender gesprochen werden. Es ist nicht angebracht, die Grundsätze von Treu und Glauben zu bemühen, um eine ausdehnende Anwendung der Rechtsfolgenverweisung der §§ 412, 413 HGB zu erreichen (4).

b) Wirtschaftliche Gesichtspunkte

Höchst zweifelhaft ist, ob die weite Auslegung bzw. ausdehnende Anwendung der Rechtsfolgenverweisung der §§ 412, 413 HGB wirklich dem Versender hilft bzw. diese Hilfe von ihm erwünscht ist. Praktisch wird bei allen bedeutenderen Transporten, zumindest bei den internationalen, eine Transportversicherung von den Versendern gezeichnet, sei es auf ihren Wunsch durch den Spediteur oder von ihnen selbst (5). Ein Verzicht auf eine Transportversicherung, zu-

---

(1) Zur Pflicht des Spediteurs, die Interessen des Versenders zu wahren siehe Schiller BB 85/888.

(2) Helm in Großkomm. HGB § 413 Anm. 10; Krien § 1 Anm. 6, § 14 Anm. 3 ff.; auch durch Handelsbrauch Drove-Meyerstein, Handelsbräuche Ziff. 10, abgedruckt bei Krien Nr. 2130

(3) Baumhöfener S. 71 f.; Bischof VersR 79/691 (696, 698); Herber VersR 81/993 (994); Lengtat VersR 85/210 (211);

(4) Bischof VersR 76/305 (307)

(5) Bischof VersR 79/691 (697); Piper S. 20

mindest bei bedeutenderen Beförderungen (1), kann sich aus wirtschaftlichen Gründen heutzutage kein Versender mehr leisten. Sollten Schäden oder Verluste bei Transporten auftreten, läßt sich meistens kein Verantwortlicher feststellen. Auch wenn ein Verantwortlicher gefunden ist, muß der Versender meistens lange warten, bis er eine Entschädigung erhält. Ursache hierfür ist die lange Zeit, die verstreicht, bis der Schädiger ermittelt ist und - was leider häufig nötig ist - das Recht gerichtlich durchgesetzt ist. Man denke allein daran, was für eine Zeit vergeht, bis ein Prozeß, wenn er bis in die Revision geht, durchgestanden ist. Selbst in dem Falle, wo der Verursacher des Schadens feststeht, heißt dies noch lange nicht, daß vollwertiger Ersatz geleistet wird. Dies rührt aus einer möglicherweise mangelnden Solvenz des Verantwortlichen oder aus bestehenden Haftungsbeschränkungen her (2). Diese ausstehenden und zum Teil nicht realisierbaren Ansprüche bedeuten Kosten. Diese Kosten können Unternehmen, mit leider häufig nur vorhandener dünner Kapitaldecke, in finanzielle Schwierigkeiten bringen. An diesem wirtschaftlichen Erfordernis der Transportversicherung ändert letztendlich auch keine weitergehende Haftung der Spediteure etwas. Die weitergehende Haftung der Spediteure besteht auch nach der Rechtsprechung nur in den Fällen, wo für den überwiegenden Teil der Beförderungsstrecke bei dem Spediteur die Voraussetzungen der §§ 412, 413 HGB vorliegen. Häufig steht, bevor es effektiv zur Beförderung kommt, noch nicht fest, ob der Spediteur die Tatbestandsvoraussetzungen für die Rechtsfolgenverweisung der §§ 412, 413 HGB schafft und somit, ob dem Spediteur überhaupt eine weitergehende Haftung als nach Speditionsrecht obliegt. Hinzukommt, daß auch der Anspruch gegen den Spediteur erst durchgesetzt werden muß.

---

(1) sei es nach dem Umfang, der Länge der Beförderungsstrecke oder dem Wert des Gutes.

(2) Ganten S. 80

Auch der Spediteur kommt nicht umhin, auf Grund der ihm drohenden Ersatzansprüche, eine umfassende Haftpflichtversicherung zu zeichnen (1). Zwar benötigt er bereits aus wirtschaftlichen Gründen für die "normalen Fälle" der §§ 412, 413 HGB eine Haftpflichtversicherung, aber durch die erweiterte Einstandspflicht, hervorgerufen durch die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, verteuert sich der Versicherungsschutz nicht unerheblich. Mildernd auf die Prämienhöhe wirken sich Rückgriffsansprüche aus. Rückgriffsansprüche lassen sich aber nur in den seltensten Fällen durchsetzen, sei es, daß der Schadensort unbekannt ist, sei es, daß Haftungsbeschränkungen bestehen, oder, daß der in Anspruch Genommene insolvent ist. Aber auch bei Erfolg des Rückgriffs verursacht die Vorleistung der Versicherung und die Geltendmachung der Rückgriffsanprüche Kosten. Die Möglichkeit von Rückgriffsanprüchen wirkt sich somit kaum auf die Prämienhöhe aus.

Die Verteuerung des Versicherungsschutzes schlägt sich zwangsläufig auf die Frachtkosten nieder (2). Sammelgutversendungen, die gerade für niedrige Frachtkosten sorgen sollen, verteuern sich durch hierbei notwendige Versicherungen. Dies kann schwerlich im Interesse des Versenders liegen. Die Verteuerung der Sammelgutversendung kann sogar dahin führen, daß die Sammelgutversendung nicht mehr dem Interesse des Versenders entspricht. Für den Spediteur hat das zur Folge, daß, gerade im Gegensatz zu der zuweilen vertretenen Ansicht in der Literatur, er als verpflichtet angesehen werden muß, von der Sammelgutversendung Abstand zu nehmen, um das Interesse des Versenders zu wahren.

Die Haftpflichtversicherung des Spediteurs nutzt dem Versender zudem häufig recht wenig. Der Versender hat, wie oben aufgezeigt wurde, in einem Großteil der Fälle selbst eine Transportversicherung

---

(1) Ganten S. 80

(2) Bischof VersR 76/305 (308)

gezeichnet. Er ist vor möglichen Schäden geschützt. Die ganze Konstruktion der Gesamtbetrachtung der Rechtsprechung führt letztendlich in der Praxis nur dazu, daß die Transportversicherung bei der Haftpflichtversicherung Regreß nehmen kann. Das Ganze gerät zu einem rein versicherungstechnischen Problem (2). Dieses versicherungstechnische Problem mit einem Hinweis auf die Unzumutbarkeit für den Versender zu lösen, muß als verfehlt angesehen werden. Die Grundsätze von Treu und Glauben erfordern in keinem Falle eine Verlagerung der Kosten von einer Versicherung auf die andere. Der Versender erhält als einzigen "Vorteil" eine Verteuerung der Transporte. Die Rechtsprechung ist, unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet, abzulehnen. Die Rechtsprechung darf bei der Bestimmung, was Recht ist, sich nicht ausschließlich von rechtstheoretischen Gesichtspunkten leiten lassen. Wirtschaftliche Überlegungen sind mit zu berücksichtigen. Das Recht ist nicht um seiner selbst willen da, sondern es soll den Menschen eine Stütze sein. Ob der Mensch in der Gesamtbetrachtung der Rechtsprechung eine Stütze findet, muß bezweifelt werden.

c. Ableitung der Gesamtbetrachtung aus §§ 3 II, 5, 12 II GüKG und § 33 KVO

Der Bundesgerichtshof zieht zur Untermauerung seiner Ansicht die §§ 3 II, 5, 12 II GüKG und § 33 KVO heran. Aus ihnen glaubt er schließen zu können, daß vom Gesetz eine durchgehende Haftung gewollt sei (2). Das stärkste Argument hiergegen liefert der Bundesgerichtshof selbst. Er fordert für die Anwendung des § 33 KVO, daß eine schadensverursachende Maßnahme im Rahmen des vom Güterfernverkehrsunternehmer geschlossenen Beförderungsvertrag vorliegen muß. Er setzt für die Anwendung des § 33 KVO einen einzigen und nicht mehrere selbständige nacheinandergeschaltete Verträge voraus.

---

(1) Bischof VersR 79/691 (697); Temme VersR 84/813 (815)
(2) BGH VersR 72/431 (432 f.)

Von einem einzigen, selbständigen Vertrag kann nur insoweit gesprochen werden, wie der Spediteur das Gut selbst befördert, einen festen Satz der Beförderungskosten vereinbart oder die Versendung des Gutes in Sammelgutladung bewirkt hat. Schließt der Spediteur zur Erfüllung des Speditionsvertrages darüber hinaus weitere Beförderungsverträge auf Rechnung des Versenders ab, so liegen mehrere selbständige Verträge vor. Bereits nach den Voraussetzungen, die der Bundesgerichtshof für das Eingreifen des § 33 KVO aufstellt, scheidet eine Anwendung des § 33 KVO aus. Der Bundesgerichtshof hat diesen Punkt einfach übergangen.

Die Vorschriften, die den Huckepack- und Stafettenverkehr regeln, erfordern ebenfalls für ihre Anwendung einen einzigen, die ganze Beförderungsstrecke umfassenden Beförderungsvertrag. Hier geht es aber immer um zumindest zwei selbständige Beförderungsverträge.

Eine analoge Anwendung der §§ 3 II, 12 II GüKG und des § 33 KVO ist nicht möglich. Sie sind Ausnahmevorschriften (1), die allein auf Grund ihrer tatbestandlichen Voraussetzungen für ganz bestimmte Fälle vorgesehen sind. Ausnahmevorschriften eignen sich grundsätzlich nicht zur Ableitung allgemeiner Rechtsgrundsätze. Sie sind auf den Einzelfall zugeschnitten. Analogieschlüsse lassen sich ausgesprochen schwer ziehen. Dies gilt auch für § 33 KVO. Sein hauptsächlicher Zweck liegt darin, vom Beförderungsvertrag gemäß § 15 KVO nicht umfaßte, und damit auch nicht mehr der Haftung nach § 29 KVO unterfallende Vorgänge, in die KVO-Haftung einzubeziehen. Der Grund hierfür ist, daß sich bei diesen Vorgängen das Frachtgut bereits bzw. noch in der Obhut des Frachtführers befindet, und die KVO-Haftung auf der Obhutshaftung (Gewahrsamshaftung) beruht. In § 33 KVO werden allerdings auch Fälle der Haftung geregelt, die außerdem unter die §§ 6, 29 KVO fallen (2). Des weiteren setzen

---

(1) Bischof VersR 76/305 (307); Bischof VersR 79/691 (692); Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 12 GüKG Anm. 7; Münz/Haselau/Liebert § 12 Anm. 2

(2) Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. II § 33 KVO Anm. 2

alle drei Ausnahmevorschriften für ihre Anwendung einen durchgehenden Frachtbrief voraus, an dem es in jedem Falle fehlt.

Eine Ausnahme bildet insoweit § 5 GüKG. Die Vorschrift regelt Scheintatbestände. In diesem Abschnitt geht es aber nicht darum, daß durch den nur teilweisen Selbsteintritt des Spediteurs, die Fixkostenspedition oder die Sammelgutversendung Vorschriften des GüKG oder der KVO umgangen werden sollen. Für die Aufteilung der Beförderungsstrecke besteht häufig ein wirtschaftlich gerechtfertigtes Bedürfnis. Zu denken ist hierbei insbesondere an die Sammelgutversendung, die erhebliche Frachtkostenersparnisse ermöglicht. Eine Sammelgutversendung kann häufig nicht über die gesamte Beförderungsstrecke bewirkt werden. Sollten ausnahmsweise einmal keine wirtschaftlich gerechtfertigten Bedürfnisse für die Aufteilung der Beförderungsstrecke vorliegen, so findet § 5 GüKG bei Gütertransporten mit Kraftfahrzeugen Anwendung. An einem solchen Bedürfnis fehlt es, wenn die Absicht des Spediteurs allein darauf gerichtet wäre, durch die Umladung die durchgehende KVO-Haftung zu unterbrechen.

d) Der "einheitliche Vertrag" der Rechtsprechung

In Entscheidungen des Bundesgerichtshofes ist der Satz zu finden, "daß der Auftraggeber einen einheitlichen Vertrag mit dem Inhalt schließt, das Gut an einen bestimmten Ort zu befördern und, daß dem haftungsrechtlich nur dadurch angemessen Rechnung getragen werden kann, daß dem Auftraggeber für den gesamten Weg ein Unternehmer einsteht" (1). Der Bundesgerichtshof geht aber nicht folgerichtig von einem Frachtvertrag, sondern von einem Speditionsvertrag aus. Der "einheitliche Vertrag" soll ein Speditionsvertrag sein. Im Normalfalle des Speditionsvertrages hat der Versender nach dem Gesetz, bis auf bei Auswahlverschulden (§ 408 I

---

(1) BGH VersR 72/431 (432); BGH VersR 79/811 (812)

HGB), keine Ansprüche aus von dem Frachtführer verursachten Schäden oder Verlusten am Transportgut gegen den Spediteur (1). Der Versender muß sich insoweit an den Frachtführer halten. Die Rechtsprechung hat in den den Entscheidungen zu Grunde liegenden Fällen nicht sauber zwischen den Rechtsfolgen eines Speditions- und denen eines Frachtvertrages getrennt. Wird die Gesamtbeförderungsstrecke vom Versender in Teilbeförderungsstrecken aufgeteilt und vergibt er für jeden dieser Teile einen von den anderen Teilen unabhängigen Transportauftrag, so besteht ebenfalls kein "einheitlicher Vertrag". Hat der Versender mehrere selbständige in keinerlei Vertragsverhältnis zueinander stehende Frachtführer (Teilfrachtführer) mit einem Transport beauftragt, dann hat er nur gegen den Frachtführer einen Anspruch, der den Schaden verursacht hat (2). Die Rechtsprechung kommt in diesem Fall auch zu keinem anderen Ergebnis. Unverständlich ist, warum in den vom Gesetz her betrachtet, Ausnahmefällen der §§ 412, 413 HGB etwas anderes gelten soll. Es gibt keine überzeugenden Gründe, weshalb in diesen Fällen der Spediteur für Schäden, verursacht durch einen insoweit selbständigen Frachtführer, aufkommen soll.

Bemerkenswert ist, daß die Rechtsprechung die dogmatische Begründung für die Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB darin sieht, daß der Spediteur sein eigentliches Arbeitsgebiet verläßt und rechtlich sowie praktisch von einem Frachtführer nicht zu unterscheiden ist. Die Rechtsprechung ist aber nicht bereit, dem Spediteur die gleichen Rechte und Pflichten wie einem Frachtführer zuzugestehen. Der Spediteur soll auch für von einem selbständigen Frachtführer (Teilfrachtführer) verursachte Schäden einstehen, für die ein Frachtführer nicht verantwortlich wäre. Letzteres folgt im Umkehrschluß

---

(1) Helm in Großkomm. HGB § 412 Anm. 6, § 413 Anm. 14; Merz VersR 82/213 (215)

(2) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 29 KVO Anm. 4 (S. 197), Art. 34 CMR S. 128; Heymann-Kötter § 432 Anm. 1

aus §§ 431, 432 HGB, § 6 KVO und § 3 CMR. Der Frachtführer haftet nur im Rahmen der von ihm vertraglich übernommenen Beförderungspflicht. Der Spediteur hat in den in diesem Abschnitt zu problematisierenden Fällen noch nicht einmal ein Rückgriffsrecht. Eine entsprechende Anwendung z. B. von § 432 III HGB oder §§ 37 ff. CMR kommt infolge der grundverschiedenen Tatbestandsvoraussetzungen nicht in Betracht. Es fehlt der über die gesamte Beförderungsstrecke lautende Frachtbrief und an der Übergabe und Annahme dieses Frachtbriefes. Die bloße tatsächliche Aufeinanderfolge von Frachtführern im Zusammenhang mit der Beförderung ein und desselben Transportgutes reicht nicht aus, um die Rückgriffsvoraussetzungen zu schaffen (1).

Widerspruch ruft der "einheitliche Vertrag" des Bundesgerichtshofes hervor. Es gibt keinen "einheitlichen Vertrag". Es liegt lediglich, wirtschaftlich gesehen, ein einheitlicher Vorgang vor. Ein wirtschaftlich einheitlicher Vorgang hat nicht zur Folge, daß er rechtlich einheitlich behandelt werden muß. Dies ist hinreichend bekannt und vom Bundesgerichtshof sanktioniert. Zu denken ist hierbei z. B. an den Arzt-Krankenhaus-Vertrag eines Privatpatienten bei stationärer Aufnahme im Krankenhaus (2).

e) Der Wille des Gesetzgebers

Es war der Wille des Gesetzgebers, daß sich der Versender bei Schäden am Transportgut im Normalfalle nur an den Frachtführer halten kann mit all den dabei verbundenen Nachteilen (3). Es

---

(1) BGH VersR 84/578 (580); BGH NJW 85/555 (556); Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 37 CMR S. 132; Wanckel VersR 84/712 (713 f.); a. A. OLG Stuttgart VersR 83/978 (979); die Entscheidung des OLG Stuttgart wurde durch die in NJW 85/555 abgedruckte Entscheidung des BGH aufgehoben.

(2) Roesch VersR 79/890 (892); Züchner ZfV 65/335

(3) Helm § 412 Anm. 6, § 413 Anm. 14

besteht kein überzeugender Grund in den Fällen, wo auf einem Teil der Beförderungsstrecke die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 412, 413 HGB erfüllt sind - der Spediteur die Rechtstellung eines Frachtführers erhält -, daß von der gesetzlichen Wertung mit Hilfe der Gesamtbetrachtungabgewichen werden muß. Die Vorschriften der §§ 412, 413 HGB sollen den Spediteur nur insoweit die Rechtsstellung eines Frachtführers geben, wie die Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen. Von den Vorschriften soll der Transport durch einen selbständigen weiteren Frachtführer (Teilfrachtführer), der auf Rechnung des Versenders tätig wird, nicht erfaßt werden.

Konstellationen, in denen der Geschädigte von mehreren in Betracht kommenden Personen den Schädiger erst feststellen muß, sind unserer Rechtsprechung keineswegs fremd. Sie treten überall da auf, wo ein Mittelsmann nur für eigenes Auswahlverschulden bei Hinzuziehung weiterer Auftragnehmer haftet (1). Folgendes Beispiel mag dies verdeutlichen:

Ein Hauseigentümer hat den Handwerksmeister A mit der Verwaltung seines Grundstücks beauftragt. Der Handwerksmeister A führt notwendig werdende Reparaturen zum Teil selbst aus, zum Teil zieht er im eigenen Namen den Handwerksmeister B hinzu. Durch die schlechte Ausführung von Reparaturarbeiten wird das Haus beschädigt. Ein Auswahlverschulden des A scheidet aus. Die Rechtsprechung empfand es in diesem Fall nicht für notwenig, die Rechtsstellung des Auftraggebers aus Zumutbarkeitsgesichtspunkten aufzubessern. Dem Hauseigentümer wurde kein Anspruch gegen A zugebilligt. Der Auftraggeber, wie der Versender, muß sich mit den abgetretenen Rechten beschränken und den richtigen Anspruchsgegner erst herausfinden.

Der Wille des Gesetzgebers kommt bei der Änderung des § 26 GüKG und der Ergänzung des § 1 KVO um den Absatz fünf deutlich zum

---

(1) Sieg VersR 65/297 (307)

Ausdruck. Durch beide Vorschriften, wobei die Regelung des § 26 GüKG vom Gesetzgeber bewußt in Abhängigkeit zu der des § 1 V KVO gestellt wurde, soll die Haftung des Spediteurs in den Fällen der §§ 412, 413 HGB eingeschränkt werden (1). Der Spediteur soll der strengen Haftung des Frachtrechts nur unterfallen, wenn er selbst Beförderungen im eigenen Kraftfahrzeug vornimmt. Die Worte "so weit" in § 1 V KVO erlangen entscheidende Bedeutung (2). Wollte der Gesetzgeber aber bereits vermeiden, daß der Spediteur bei nicht mit eigenen Transportmitteln durchgeführten Beförderungen, bei denen ansonsten die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 412, 413 HGB vorliegen, der strengen Haftung nach Frachtrecht unterfällt (3), so will er erst recht nicht, daß der Spediteur den Bestimmungen des Frachtrechts unterliegt, wenn er für die Beförderung einen selbständigen, auf Rechnung des Versenders tätigen Frachtführer (Teilfrachtführer) beauftragt und dieser Schäden am Transportgut verursacht hat) (argumentum a majore ad minus). Ist der Wille des Gesetzgebers klar zu erkennen und erneut manifestiert worden (4), so obliegt es nicht der Rechtsprechung, die Wertung des Gesetzgebers mit Hilfe der Grundsätze von Treu und Glauben zu korrigieren.

f) Verfassungsrechtliche Überlegungen

Die Gesamtbetrachtung der Rechtsprechung dürfte schwerlich mit dem Verfassungrecht vereinbar sein. Ein Verstoß gegen Art. 2 I GG liegt zumindest sehr nahe. Die Handlungsfreiheit und die daraus abgeleitete Vertragsfreiheit wird, entgegen der grundsätzlich geltenden

---

(1) a. A. LG Köln VersR 80/1055 (1056) KVO soll insgesamt eingeschränkt werden

(2) OLG Köln VersR 83/486; LG Münster BB 84/2223 (2224); Bauer BB 84/2224 (2225); Temme VersR 84/813 (815 ff.)

(3) BT-Drucksache 8/2605 S. 12

(4) Durch die Änderung des § 26 GüKG

Vertragsfreiheit im Zivilrecht, stark eingeschränkt. Dem Spediteur wird über die gesetzliche Regelung hinaus Frachtrecht, mit zum überwiegenden Teil zwingendem Charakter (1), auferlegt. Die Einschränkung der Vertragsfreiheit aus den Grundsätzen von Treu und Glauben herzuleiten, wie es der Bundesgerichtshof mit Zumutbarkeits- und Rechtssicherheitsargumenten versucht, ist nicht überzeugend (2).

Die Gesamtbetrachtung der Rechtsprechung führt zu einer Rechtsunsicherheit. Es läßt sich nicht immer eindeutig im voraus bestimmen, ob eine Beförderungsstrecke überwiegend ist oder nicht. Wird aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus bei der Beförderung selbst die geplante Route abgeändert (3), so kann sich die Länge der Beförderungsstrecke erheblich verschieben. Automatisch ändert sich damit auch das Verhältnis der Streckenanteile, auf denen die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 412, 413 HGB erfüllt sind, zu denen, wo sie nicht vorliegen. Diese Veränderungen können für die nachträglich anzustellende Gesamtbetrachtung entscheidend sein. Der Spediteur wüßte häufig zu dem Zeitpunkt, wo er die Tatbestandsvoraussetzungen für das Eingreifen der §§ 412, 413 HGB schafft, nicht, wie seine Rechte und Pflichten, insbesondere seine Haftung in Bezug auf die gesamte Beförderungsstrecke, aussehen. Wendet die Rechtsprechung das noch viel ungenauere Abgrenzungskriterium "ein wesentlicher Teil der Beförderungsstrecke" an, so gilt das Vorstehende im verstärkten Maße (4).

---

(1) OLG Stuttgart VersR 75/729 (730); Helm ETR 77/679 (682); Helm in Großkomm. HGB § 425 Anm. 3, 19; Scheer S. 77; Sieg VersR 65/297 (298); Züchner DB 67/583 (590)

(2) siehe oben

(3) Wie z. B. ein Sammelguttransport, der einen Umweg erfordert, läßt sich nicht oder doch zusammenstellen; auf einer anderen Strecke läßt sich der Transport schneller durchführen, da eher ein Fahrzeug abgeht (usw.).

(4) Wie im Leitsatz der Entscheidung des BGH vom 3.3.1972 VersR 72/431.

4. Ergebnis

Der Spediteur hat in den Fällen der §§ 412, 413 HGB nur insoweit die Rechtsstellung eines Frachtführers, als die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 412, 413 HGB erfüllt sind. Liegen die Tatbestandsvoraussetzungen nicht vor, bleibt es bei der Rechtsstellung des Spediteurs. Insbesondere ist die Haftung auf ein Auswahlverschulden beschränkt (§ 408 I HGB) (1).

---

(1) OLG Hamburg VersR 70/741 (742); OLG Stuttgart VersR 80/183; OLG Karlsruhe VersR 83/485; OLG Köln VersR 83/486; Helm in Großkomm. HGB § 413 Anm. 14; Krien § 14 Anm. 2, 8 a, § 52 Anm. 6 c III D, 6 h II; Krien/Hay § 52 Anm. 6 c; Merz VersR 82/213 (216); Poetsch ZHR 68/30 (36); Prüßmann/Rabe Anh. § 656 B 2 a; Schlegelberger-Schröder § 412 Anm. 9, § 413 Anm. 3, 7, allerdings bei Anm. 7 einschränkend; Senckpiehl S. 136 f.

VI. Kombinierte Transporte

1. Grundsätzliches

Moderne Verkehrstechniken, insbesondere Container, aber auch Behälter, Paletten und Huckepack-Verkehr ermöglichen es, Güter in rationeller Weise in mehreren aufeinander folgenden Beförderungsmitteln zu transportieren. "Kompinierte Transporte" sind, besonders seit den 60iger Jahren (1), in steigendem Maße in den Vorgrund des Interesses getreten (2). Unter kombinierten Transporten, auch gemischte Transporte genannt, versteht man die Beförderung von Sendungen mit zwei oder mehreren aufeinander folgenden, verschiedenartigen Transportmitteln, die einem insgesamt einheitlichen Beförderungszweck dienen. Kombinierter Transport kann z. B. die Beförderung mit dem Kraftfahrzeug zur Eisenbahn, von dort zum Seehafen, mit dem Schiff nach Übersee - mit womöglich anschließendem Flugzeugtransport - sein (3).

Zu unterscheiden ist bei den kombinierten Transporten zwischen dem unechten Durchfrachtvertrag (auch gebrochener Verkehr genannt) und dem echten Durchfrachtvertrag (auch einfacher Durchfrachtvertrag genannt). Als unechten Durchfrachtvertrag bezeichnet man die kombinierte Beförderung, wenn jeder der beteiligten Beförderer die vertragliche Pflicht nur für seinen eigenen Beförderungsabschnitt übernimmt. Wird das Transportgut (im Container oder auch anders) von einem Beförderungsmittel in das nächste umgeladen, so reist es auf Grund eines neuen Frachtvertrages weiter. Das bedeutet für die hier zu problematisierenden Fälle, daß jeweils nur für den Transport mit einem der Beförderungsmittel die Voraussetzungen der

---

(1) Beginn des sogenannten Containerzeitalters

(2) Baumhöfener § 73 f.; Helm ETR 77/679 (685); Herber VersR 81/993; Prüßmann/Rabe Anh. § 656 Anm. C 2 a cc; Schaps-Abraham Anh. I § 656 Anm. 11

(3) siehe hierzu z. B. den Fall des LG Hamburg ETR 80/444 (449)

§§ 412, 413 HGB vorliegen. Die rechtliche Beurteilung ist identisch mit der des Abschnittes V. Es treten allein durch die Verwendung verschiedener Transportmittel keine Besonderheiten auf. Eine erneute Erörterung ist nicht erforderlich. Es wird insoweit auf den Abschnitt V verwiesen.

Beim echten Durchfrachtvertrag hingegen hat ein Beförderer die vertragliche Pflicht zur Beförderung für die gesamte Beförderungsstrecke übernommen, auf der verschiedene Transportmittel eingesetzt werden. Das heißt für den in diesem Abschnitt zu problematisierenden Fall, daß auf der gesamten Beförderungsstrecke ein Spediteur die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 412, 413 HGB geschaffen hat, und er hierdurch durchgehend die Rechtsstellung eines Frachtführers hat (1). Denkbar ist auch eine Kombination von einem echten mit einem unechten Durchfrachtvertrag. Hierfür gilt aber nichts Besonderes. Bei der Kombination lassen sich Problemfälle für die rechtliche Beurteilung immer jeweils einem der beiden Arten von Durchfrachtverträgen zuordnen.

Der echte Durchfrachtvertrag ist seit jüngerer Zeit in den Vordergrund des Interesses getreten. Um ihn soll es im weiteren Verlauf dieses Abschnittes ausschließlich gehen. Die Vertragsfreiheit erlaubt, daß ein Beförderungsunternehmer die gesamte kombinierte Beförderung als eigene Verpflichtung übernimmt, und sie auf den einzelnen Streckenabschnitten entweder selbst ausführt oder durch Unterfrachtführer ausführen läßt. Der echte Durchfrachtvertrag ist praktisch durch die Regelung der §§ 412, 413 HGB zum gesetzlichen Zwang geworden. Hierbei ist insbesondere an die Fixkostenspedition (§ 413 I HGB) zu denken.

2. Normative Einzelregelungen der kombinierte Beförderung

Die kombinierte Beförderung hat vereinzelt eine normative Regelung

---

(1) LG Hamburg ETR 80/444 (449)

gefunden. Am bekanntesten und am häufigsten dürften hierbei die Vorschriften § 3 II GüKG, § 33 c KVO und Art. 2 CMR zur Anwendung kommen. Strittig ist, ob Art. 2 CMR überhaupt ein Fall der kombinierten Beförderung ist. Das Gut verbleibt die ganze Zeit auf dem Kraftfahrzeug. Lediglich das Kraftfahrzeug wird zeitweilig auf einem anderen Beförderungsmittel transportiert (1).

Auf die bekanntesten Vorschriften soll beispielhaft für andere, ähnliche normative Regelungen kurz eingegangen werden. In allen drei Vorschriften findet die Kombination von verschiedenen Beförderungsmitteln innerhalb eines Beförderungsvertrages eine normative Regelung. § 3 II GüKG regelt den Huckepack- und Behälterverkehr. § 3 II GüKG bestimmt, daß die Vorschriften für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Gesamtstrecke gelten, wenn Güter auf einem Teil der Strecke mit einem Kraftfahrzeug, auf einem anderen Teil der Strecke mit der Eisenbahn oder einem Binnenschiff in einem Kraftfahrzeug, einem Anhänger oder deren Aufbauten oder in Behältern befördert werden. Der den Beförderungsvertrag schließende Unternehmer muß im Besitz einer Genehmigung für den Güterfernverkehr sein, die die Beförderung auf der Gesamtstrecke deckt. § 33 c KVO regelt Haftungsfragen, wenn die Beförderung des Gutes innerhalb des vom Güterfernverkehrsunternehmer geschlossenen Beförderungsvertrages mit der Eisenbahn bewirkt wird. § 2 CMR trifft eine Bestimmung für den Fall, daß das mit dem Gut beladene Fahrzeug auf einem Teil der Strecke zur See, mit der Eisenbahn, auf Binnenwasserstraßen oder auf dem Luftweg befördert wird, und dabei das Gut, abgesehen von den Fällen des Art. 14 CMR, nicht umgeladen wird. Die Vorschriften der CMR gelten für die gesamte Beförderungsstrecke. Hierzu besteht insoweit eine Ausnahme, als bewiesen wird, daß während der Beförderung durch das andere Verkehrsmittel eingetretene Schäden, nicht durch eine Handlung oder Unterlassung des Straßenfrachtführers, sondern durch ein Ereignis verursacht worden sind, das nur während und wegen der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel eingetreten sein kann.

---

(1) Ganten S. 76

Problematisch ist, inwieweit diese drei normativen Regelungen entsprechend auf andere Fälle der kombinierten Beförderung anwendbar sind. Für den innerdeutschen Verkehr bietet sich § 33 c KVO an. Die Bestimmung ist im Grunde genommen lediglich die Hervorhebung eines Einzelfalles, der unter § 6 KVO fällt. § 33 c KVO enthält keine eigenständige Regelung. Gemäß § 6 KVO haftet der Unternehmer für seine Erfüllungsgehilfen. Der Unternehmer haftet für Schäden, verursacht durch Personen, die er zur Erfüllung und bei Ausführung seiner Aufgaben, die ihm auf Grund des Beförderungsvertrages obliegen, hinzugezogen hat. Die Bahn ist im Falle des § 33 c KVO ein Erfüllungsgehilfe des Unternehmers. Die zusätzliche Regelung in § 33 c KVO ist überflüssig (1). Hieraus folgt, daß der Unternehmer des Güterfernverkehrs auch für Schäden, verursacht bei der Hinzuziehung anderer Beförderungsmittel wie z. B. Bahn, Schiff oder Flugzeug, bei der Ausführung des Beförderungsvertrages nach §§ 29 ff. KVO haftet (2). Diese Regelung ist aus dem Gedankengang heraus gerechtfertigt, daß der Versender einen einheitlichen Auftrag dahingehend erteilt hat, das Gut mit Kraftfahrzeugen zu befördern. Er braucht daher nicht damit zu rechnen, daß durch die Wahl eines anderen Beförderungsmittels eine andere, möglicherweise ungünstigere Haftungsordnung zur Anwendung gelangt.

§ 3 II GüKG geht über die Regelung des § 6 KVO und damit auch über § 33 c KVO hinaus. § 3 II GüKG ordnet für bestimmte Fälle nicht nur die Anwendung der Haftungsvorschriften für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, sondern die entsprechende Anwendung der Güterfernverkehrsvorschriften insgesamt an. Ziel und Zweck der Regelung ist, für eine Entlastung der Straße zu sorgen.

---

(1) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 6 KVO Anm. 23; Krien § 52 Anm. 6 h III B

(2) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 6 KVO Anm. 2, § 33 KVO Anm. 4; Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. II § 33 KVO Anm. 5; Piper S. 7 f.; Voigt VP 63/49 (50 f.); Willenberg § 6 Anm. 15, § 33 Anm. 10

Zugleich soll sie einen Anreiz für die Benutzung der Eisenbahn schaffen (1). Es bestehen keine Bedenken bezüglich einer entsprechenden Anwendung dieser Vorschrift auf Transporte, wo anstatt oder neben dem Binnenschiff oder der Eisenbahn ein Seeschiff oder Flugzeug eingesetzt wird. Auf die anderen Voraussetzungen des § 3 II GüKG kann dagegen nicht verzichtet werden. Insbesondere kann es nicht als ausreichend für das Eingreifen der Vorschrift angesehen werden, wenn lediglich einzelne Güter umgeladen werden. Es fehlt dann an einem Ansatzpunkt, die gesamte Beförderung den Vorschriften für den Güterfernverkehr zu unterstellen.

Rein vom Wortlaut her betrachtet könnte vertreten werden, daß Art. 2, 3 CMR entsprechend wie §§ 33 c, 6 KVO auslegbar sind. Das würde bedeuten, daß auch im internationalen Verkehr der Unternehmer, falls er sich zur Beförderung mit Kraftfahrzeugen verpflichtet hat, die Beförderung aber mit anderen Transportmitteln ausführt bzw. ausführen läßt, ebenfalls gemäß der CMR haftet. Dies ist aber nicht der Fall (2). Im Gegensatz zur Zeit der Abfassung der KVO war zur Zeit der Entstehung der CMR der kombinierte Verkehr bereits weit verbreitet. Gleichzeitig neben der Abfassung der CMR wurde versucht, ein Übereinkommen über den inernationalen kombinierten Verkehr, die heutige Multimodal Transport Convention, zu schaffen (3). Nr. 2 des Unterzeichnungsprotokolls zur CMR bestimmt, daß für den kombinierten Verkehr ein besonderes Übereinkommen getroffen werden soll (4). Hieraus folgt, daß die kombinierte Beförderung nicht der CMR unterfallen sollte mit der einen Ausnahme des Art. 2. CMR. Art. 2 CMR wurde auf besonderen Wunsch von Großbritannien wegen dessen insularer Lage und Rechtsstruktur

---

(1) Balfanz/von Tegelen Einf. III 2 g, § 3 Anm. 8

(2) a. A. Helm in Großkomm. HGB § 452 Anh. III Art. 1 CMR Anm. 6, Art. 2 CMR Anm. 1

(3) Herber transpR 81/37 (38)

(4) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien Art. 2 CMR S. 24; Loewe ETR 72/650 (653); Muth S. 44 f.; Precht/Endrigkeit S. 50

geschaffen (1). Der Weg für eine extensive Anwendung der CMR im Bereich der kombinierten Beförderung ist damit versperrt. Lediglich eine entsprechende Anwendung der Vorschriften der CMR bei einer Beförderung mit in Art. 2 CMR nicht genannten Transportmitteln, wie z. B. Luftkissenfahrzeuge, ist möglich (2).

3. Das Fehlen einer normativen Gesamtregelung der kombinierten Beförderung

Vergleichbare Regelungen wie im GüKG, in der KVO und der CMR finden sich in anderen internationalen Abkommen, Gesetzen und Rechtsverordnungen, die Beförderungen von Gütern betreffen, wie z. B. in Art. 2 §§ 1 - 4, 63 CIM, §§ 2 IV, 55 II EVO und Art. 31 II WA (3). Allein eine einheitliche normative Regelung der kombinierten Transporte fehlt (4). Die Multimodal Transport Convention, die eine solche Regelung für internationale Transporte beinhaltet, liegt zwar inzwischen vor, aber ob und wann diese Konvention in Kraft treten wird, läßt sich zur Zeit noch nicht absehen. Erforderlich hierzu ist, daß sie mindestens von 30 Staaten ratifiziert wird. Bisher ist sie nur von Chile und Mexiko ratifiziert worden. Die anderen Staaten warten noch ab. Die EG-Länder stehen der Konvention eher ablehnend gegenüber (5). Damit wird festgestellt, daß zwar Einzelfälle der kombinierten Beförderung normativ erfaßt sind und vereinzelt eine entsprechende Anwendung dieser Normen möglich ist, somit weitere Fälle der kombinierten Beförderung einer normativen Regelung unterfallen, insgesamt aber noch ein großer Freiraum besteht. Es kann insoweit von einer Lücke im Gesetz gesprochen

---

(1) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien Art. 2 CMR S. 23 f.
(2) Loewe ETR 76/503 (523 Anm. 53)
(3) siehe hierzu Scheer S. 28 ff.
(4) Helm ETR 77/679 (682 f.); Koller VersR 82/1; Capelle S. 261 (268 f.)
(5) Hein/Eichhoff/Pukall/Krien Einl. CMR S. 16, Art. 2 CMR S. 24; Larsen/Dielmann VersR 82/417 (423)

werden. Sie hat zur Folge, daß, bis auf Sonderfälle, auf einen einheitlichen Beförderungsvorgang ganz unterschiedliche Normen zur Anwendung kommen. Die Seebeförderung untersteht dem Seerecht, die Eisenbahnbeförderung dem nationalen oder internationalen Eisenbahnrecht, die Straßenbeförderung der CMR oder der KVO usw. (1). Ein allgemeines Transportrecht besteht nicht, sieht man einmal von den Vorschriften des Werkvertragsrechts ab (2). Dieser Umstand erschwert die Kalkulation der Kosten, die dem Spediteur aus möglichen Schadensfällen erwachsen können, sowie die Versicherung, und macht es zumindest in Europa aufgrund von wertpapierrechtlichen Schwierigkeiten unmöglich, mit einem Transportdokument alle kombinierten Transporte zu erfassen (3). Es besteht die Schwierigkeit zu bestimmen, ob und wenn ja, nach welchen Vorschriften gehaftet werden soll bei unbekanntem Schadensort (4).

Bestrebungen, den ganzen Transport einer einzigen normativen Regelung unterfallen zu lassen, sind nur zu verständlich und im Interesse der Verladenden Wirtschaft wünschenswert. Eingang hat dieses Bestreben bei internationalen Übereinkommen und deutschen normativen Regelungen bisher nur in der CIM gefunden. In der CIM wird der Gedanke betont, daß bei gemischten Transporten den Parteien die Möglichkeit eingeräumt werden muß, durch freie Vereinbarungen, ohne die Beschränkungen von zwingenden Vorschriften, klare Haftungsverhältnisse zu schaffen. Besonders im Luftrecht des Warschauer Abkommens, aber auch in der EVO besteht hingegen die Tendenz, auf den echten Durchfrachtvertrag verschiedene Gesetzesbestimmungen anzuwenden und die zwingenden Haftungssysteme unan-

---

(1) OLG Hamburg VersR 79/812; Coeler S. 117 f.; Helm ETR 77/679 (682 f.); Norf S. 78 f., 111; Poetsch ZHR 68/30; Prüßmann/Rabe Anh. § 656 Anm. D 1; Schaps-Abraham Anh. I § 656 Anm. 9, 11; Scheer S. 16, 22, 27; Schlegelberger-Liesecke § 656 Anm. 29

(2) Herber VersR 81/993 (996); Scheer S. 65

(3) Helm ETR 77/679 (684)

(4) Schmidt § 31 VI 2 c

getastet zu lassen (1). Bisher werden im wesentlichen drei Theorien vertreten, die bezwecken, daß der gesamte Transport nur einer einzigen normativen Regelung unterfällt. Nach allen dreien sollen die Vorschriften, die für eine Teilstrecke gelten, auch für die Gesamtstrecke maßgeblich sein. Die drei Theorien lassen sich daher unter dem Oberbegriff Absorptionstheorien zusammenfassen.

4. Die Absorptionstheorien

a) Die Gesamtbetrachtung des Bundesgerichtshofes

Die größte Bedeutung von den Absorptionstheorien hat die Gesamtbetrachtung des Bundesgerichtshofes und einiger Obergerichte erlangt. Nach ihr ist das Recht der Hauptstrecke (Schwerpunkt der Beförderung) für die Gesamtstrecke maßgebend (2). Die Gesamtbetrachtung tauchte bereits im Abschnitt V auf. Die Rechtsprechung differenziert bei der Gesamtbetrachtung nicht, ob mehrere Teilfrachtführer am Transport beteiligt sind oder ob die gesamte Beförderung von einem Frachtführer übernommen wird, dieser aber verschiedene Transportmittel für die Beförderung einsetzt (3). Dem kann nicht gefolgt

---

(1) Scheer S. 32 f.

(2) BGH NJW 82/1943; BGH VersR 84/680 (681); OLG Düsseldorf VersR 78/1016; OLG Hamburg VersR 82/342 (343)

(3) Dies wird insbesondere verdeutlicht durch die Ausführungen von Piper (Piper ist Richter in dem für Transportrecht zuständigen I. Zivilsenat des BGH). Piper erklärt, daß beim gebrochenen Verkehr für jede Strecke die jeweils maßgebende Haftungsordnung gilt. Eine Seite vorher führt er aus, daß bei einer Beförderung des Gutes mit unterschiedlichen Transportmitteln auf verschiedenen Streckenabschnitten grundsätzlich das Sonderfrachtrecht desjenigen Streckenabschnitts für die gesamte Strecke zur Anwendung kommt, der nach der gebotenen Gesamtbetrachtung das Schwergewicht bildet. Zitiert werden zur Gesamtbetrachtung sowohl Entscheidungen, denen ein unechter (BGH v. 25.10.1962, BGH v. 3.3.1972) als auch ein echter Durchfrachtvertrag (BGH v. 14.6.1982) zugrunde lage (Piper S. 19 f.).

werden. Der Schwerpunkt der Argumentation des Bundesgerichtshofes bei der Gesamtbetrachtung ist, daß ein einheitlicher Vertrag vorliegt. Das Vorliegen eines einheitlichen Vertrages wurde in Abschnitt V verneint. Im Gegensatz zu Abschnitt V liegt bei einem echten Durchfrachtvertrag ein einheitlicher Vertrag vor. Es entfällt damit eines der Hauptargumente für die Ablehnung der Gesamtbetrachtung des Bundesgerichtshofes. Eine Differenzierung bei der Beurteilung der Gesamtbetrachtung je nach dem, ob ein unechter oder ein echter Durchfrachtvertrag vorliegt, ist geboten. Eine separate Überprüfung der Zulässigkeit der Gesamtbetrachtung beim echten Durchfrachtvertrag ist erforderlich.

Die Gesamtbetrachtung führt beim echten Durchfrachtvertrag im Gegensatz zu den unter dem Abschnitt V behandelten Fällen grundsätzlich zu keiner größeren Belastung für den Spediteur. Mit oder ohne Gesamtbetrachtung hätte der Spediteur auf Grund der Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB für Schäden, verursacht am Gut während des Transportes, einzutreten. Durch die Gesamtbetrachtung wird lediglich eine einheitliche Haftungsordnung für die gesamte Beförderung geschaffen. Je nach dem, ob diese Haftungsordnung zwingender oder dispositiver Natur ist, kann sie durch die Anwendung der ADSp (§§ 2 c, 52 c ADSp) abbedungen werden oder nicht. Lediglich in den Fällen, wo ein unwesentlicher Teil der Beförderung mit einem Transportmittel ausgeführt wird, für dessen Einsatz keine zwingende Haftungsordnung besteht (1), der wesentliche Teil der Beförderung aber mit einem Transportmittel ausgeführt wird, für dessen Einsatz eine zwingende Haftungsordnung besteht (2), führt die Gesamtbetrachtung zu einer Belastung für den Spediteur. Für die gesamte Beförderungsstrecke besteht dann eine zwingende Haftungsordnung. Diese geringfügige Mehrbelastung der Spediteure erscheint im Hinblick auf die Vorteile, die die Gesamtbetrachtung bietet, vertretbar.

Die Gesamtbetrachtung führt beim echten Durchfrachtvertrag grundsätzlich nicht zu höheren Beförderungskosten. Eine erweiterte Haft-

---

(1) z. B. Binnenschiff

(2) z. B. beim Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

pflichtversicherung des Spediteurs ist nicht notwendig, da seine Haftung grundsätzlich nicht vergrößert wird. Sie wird lediglich vereinheitlicht. Ausnahmen sind allerdings denkbar. Bei einer Abwägung der Argumente spricht eine wirtschaftliche Betrachtung auf Grund der kosteneinsparenden vereinfachten Schadensabwicklung für die Gesamtbetrachtung beim echten Durchfrachtvertrag.

Aus verfassungsrechtlichen Überlegungen lassen sich schwerlich Bedenken gegen die Gesamtbetrachtung ableiten. Es wird weder die Vertragsfreiheit in einer nennenswerten Weise in einem vergrößerten Umfang durch die Gesamtbetrachtung eingeschränkt und damit möglicherweise gegen Art. 2 I GG verstoßen, noch führt sie zu einer Vergrößerung der Rechtsunsicherheit. Die Gesamtbetrachtung hilft vielmehr, Rechtsunsicherheiten bei der Bestimmung des anzuwendenden Rechtes zu beseitigen. Die Rechtsunsicherheit ist auf die erforderliche Feststellung, welches die überwiegende Beförderungsstrecke ist, beschränkt.

Das Gesetz spricht mit seiner Wertung, die es im Speditions- und Frachtrecht getroffen hat, nicht gegen die Gesamtbetrachtung. Der Spediteur hat hier, im Gegensatz zum Frachtführer, nicht nur für Auswahlverschulden, sondern auf Grund der Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB für beim Transport verursachte Schäden selbst einzustehen. Eine zusätzliche Stütze erfährt die Gesamtbetrachtung bei der Fallgestaltung dieses Abschnittes aus verschiedenen Normen wie z. B. § 3 II GüKG, § 33 c KVO und § 2 CMR. Aus diesen Normen ist das Bestreben des Gesetzgebers herauszulesen, für eine Verpflichtung zur Beförderung, die eine Beförderung mit verschiedenen Transportmitteln beinhaltet, eine einheitliche Rechtsordnung zu schaffen, die die Rechte und Pflichten aus dieser Verpflichtung enthält. Dem entspricht insbesondere die Multimodal Transport Convention. Allerdings kann aus den vorbezeichneten Normen kein Zwang zur Gesamtbetrachtung abgeleitet werden, wie es der Bundesgerichtshof vertritt. Die Normen sind Ausnahmevorschriften.

Die von dem Bundesgerichtshof und einigen Obergerichten vertretene

Gesamtbetrachtung könnte mit ihrer Rechtsgrundlage in den Grundsätzen von Treu und Glauben (§ 242 BGB) zulässig sein. Es bestehen aber auch Bedenken gegen die Gesamtbetrachtung. Die von der Rechtsprechung allein bei der Gesamtbetrachtung angewandte Entfernungsbetrachtung ist bedenklich. Hierzu wird auf die Ausführungen in dem Abschnitt V verwiesen. Hervorgehoben werden muß, daß die Bedenken hier um ein Wesentliches größer sind. Zu der Unzulänglichkeit des Abgrenzungskriteriums "Entfernung" kommt hinzu, daß verschiedene Transportmittel verwandt werden. Durch die verschiedenen Transportmittel wird allein von der Transportart her gesehen das Gut einer unterschiedlichen Gefährdung ausgesetzt. Die Schadenshäufigkeit bei den einzelnen Transportmitteln weist erhebliche Unterschiede auf. Dieser Punkt wird bei der Gesamtbetrachtung der Rechtsprechung außer Betracht gelassen.

Gegen die pauschale Anwendung eines Haftungsrechtes sprechen die auf Grund der natürlichen Unterschiede der verschiedenen Beförderungsarten bedingt unterschiedlichen Haftungsordnungen und die damit verbundenen differenzierenden gesetzlichen Wertungen (1). Hinzu kommt, daß der überwiegende Teil der Bestimmungen im Frachtrecht zwingender Natur ist (2). Art. 31 I WA enthält für das internationale Luftrecht sogar ein Verbot der Absorption des Luftrechts bei kombinierten Beförderungen. Bei der Gesamtbetrachtung wird dies nicht berücksichtigt (3).

Im Einzelfall kann die Gesamtbetrachtung dazu führen, daß ein Frachtrecht zur Anwendung kommt, das dispositiver Natur ist (4) und ein Frachtrecht, das zwingender Natur ist (5), verdrängt wird.

---

(1) LG Hamburg ETR 80/444 (450); Koller VersR 82/1; Scheer S. 66
(2) Helm ETR 77/679 (682); Helm in Großkomm. HGB § 425 Anm. 2, 19; Koller VersR 82/1; Prüßmann/Rabe Anh. § 656 Anm. A 3, D 1; Scheer S. 77
(3) Scheer S. 67
(4) z. B. beim überwiegenden Transport mit dem Binnenschiff
(5) z. B. beim Transport im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

Der Spediteur kann dann die ADSp der gesamten Beförderung zugrunde legen. Es könnte hierdurch eine Haftung gemäß den an sich zwingenden Haftungsvorschriften, z. B. nach der KVO, umgangen werden. Dies dürfte nicht dem Willen des Gesetzgebers entsprechen. Im umgekehrten Fall käme für die gesamte Beförderungsstrecke zwingendes Frachtrecht zur Anwendung. Der Spediteur würde für die gesamte Strecke der unabdingbaren Haftung unterliegen. Der Unterfrachtführer, der den Transport auf der Beförderungsstrecke ausführt, die keinen zwingenden Bestimmungen unterliegt, könnte sich freizeichnen. Ein Regreß durch den Spediteur wäre ausgeschlossen. Dieses Ergebnis stößt auf heftigen Widerstand der Spediteure und kann nicht als gerecht und angemessen bezeichnet werden (1).

Beim echten Durchfrachtvertrag sind die Interessen des Verladers nicht in dem Maße gefährdet, wie bei dem unter Abschnitt V behandelten unechten Durchfrachtvertrag. Die Person des Ersatzpflichtigen steht beim echten Durchfrachtvertrag außer Zweifel. Probleme bereitet ausschließlich die Feststellung der richtigen Haftungsordnung. Im Grunde geht es allein um eine Vereinfachung. Von einer Gefährdung der Interessen des Versenders kann nicht gesprochen werden. Die Grundsätze von Treu und Glauben zu bemühen, um eine, zugegebenermaßen, wünschenswerte Vereinfachung und womögliche Senkung der Beförderungskosten auf Grund von einer besseren Kalkulierbarkeit der Haftung, sowie damit verbundener Herabsetzung der Versicherungskosten, zu erreichen, damit aber gleichzeitig zwingende normative Bestimmungen außer Kraft zu setzen, ist mit dem geltenden Recht nicht vereinbar. Die Gesamtbetrachtung des Bundesgerichtshofes und einiger Obergerichte ist auch beim echten Durchfrachtvertrag abzulehnen.

b) Die alleinige Anwendung von Seerecht bei gemischten Überseetransporten

Bei gemischten Überseetransporten wird mitunter, sofern ein ein-

---

(65) Prüßmann/Rabe Anh. § 656 Anm. C 1; Scheer S. 89

faches Durchkonnossement für die gesamte Beförderungsstrecke ausgestellt worden ist, die alleinige Anwendung von Seerecht gefordert. Nach der Ansicht von Wüstendörfers erweist sich das Seerecht bei gemischten Binnenschiffs-Seetransporten unter einem Durchkonnossement als das allein maßgebliche stärkere Recht. Es besteht Haftungszwang für die gesamte Transportstrecke (§ 662 HGB). Zur Begründung beruft er sich auf ein Gewohnheitsrecht des Welthandels, das auf die Anwendung des Konnossementsrechts auf das Durchkonnossement dränge und auf die Anwendung des Seeversicherungsrechts bei der "Haus-zu-Haus -Versicherung" für über Land und See gehende Transporte. Er weist darauf hin, daß allein Seerecht Anwendung findet, wenn dasselbe Seeschiff im Anschluß an eine Seereise Binnengewässer befährt (1).

Messerschmidt übernimmt Wüstendörfers Argumente und geht noch einen Schritt weiter. Er folgert aus der Einheit der Transporturkunde, daß das "seerechtliche Konnessementsrecht" einheitlich für alle gemischten Überseetransporte anzuwenden sei, wenn ein Vor- oder Nachtransport über Straßen, Eisenbahnlinien oder Binnenwasserstraße geht. Die unabdingbare seerechtliche Haftung (§ 662 HGB) soll aber nur für den See- und Binnenschifftransport gelten (2).

Unklar bleibt, ob nach Wüstendörfers und Messerschmidts Auffassung die Anwendung von Seerecht auf den Binnenschiffahrttransport von der Ausstellung eines Durchkonnossements abhängig ist oder nicht. Sie bezeichnen das Seerecht pauschal als das stärkere Recht gegenüber dem Binnenschiffahrtsrecht (3). In keinem Fall soll das Seerecht ohne Ausstellung eines Durchkonnossements für den Landtransport gelten (4).

---

(1) Wüstendörfer S. 336 f.

(2) Messerschmidt S. 105 ff.; in die gleiche Richtung gehend, allerdings beschränkt auf den Fall des ungekannten Schadensortes, nun auch OLG Düsseldorf VersR 83/483

(3) Wüstendörfer S. 337; Messerschmidt S. 105;

(4) Messerschmidt S. 108

Der Sinngehalt der Ausführung von Wüstendörfer: "Ein allgemeines Gewohnheitsrecht des Weltverkehrs dränge auf möglichste Anwendung des Konnossementsrechts auf das Durchkonnossement" (1), muß bereits angezweifelt werden. Wüstendörfer kann nur gemeint haben, daß der Weltverkehr ein Durchkonnossement verlangt und, daß dieses Durchkonnossement gewohnheitsrechtlich anerkannt ist. Der Bedarf an einem Durchkonnossement dürfte spätestens seit dem Aufkommen des Container-Verkehrs unstreitig bestehen. Die Frage ist nur, ob dieses Durchkonnossement rechtlich zulässig ist. Letzteres ist insbesondere in Europa auf Grund von wertpapierrechtlichen Schwierigkeiten äußerst umstritten, wobei die rechtliche Zulässigkeit eher bejaht wird bei der Ausstellung eines Durchkonnossements für eine kombinierte See- und Binnenschiffsbeförderung, als wenn auch Beförderungen zu Land und Luft eingeschlossen sind (2). Von einer Geltung kraft Gewohnheitsrecht kann in keinem Fall gesprochen werden (3).

Zutreffend ist, daß bei gemischten Reisen eines Seeschiffes (4) gewohnheitsrechtlich ausschließlich Seerecht gilt (5). Gemischte

---

(1) Wüstendörfer S. 336

(2) Ganten S. 15; Heini (insgesamt); Herber VersR 81/993 (994); Norf S. 51 ff.; Messerschmidt S. 105 ff.; Prüßmann/Rabe Anh. § 656 C 2; Schaps-Abraham Anh. I § 656 Anm. 8 f.; Schlegelberger-Liesecke § 656 Anm. 29; Schmidt § 31 VI 2 d

(3) Norf S. 95; Prüßmann/Rabe Anh. § 656 Anm. C 2 a aa; Scheer S. 44 f.; a. A. Heini S. 41; Messerschmidt S. 105

(4) Die Fahrt erfolgt sowohl auf Binnengewässern als auch auf offener See.

(5) BGHZ 8/147 (154); BGHZ 25/244 (246); Prüßmann/Rabe Einf. Anm. I C 2; Schlegelberger-Liesecke Einf. § 556 Anm. 13; Wüstendörfer S. 336 f.; a. A. Schaps-Abraham Vor. § 476 Anm. 15. Er differenziert danach, ob das von Seeschiff durchfahrene Binnengewässer lediglich ein verlängerter Arm des Seeweges (z. B. um in den Seehafen gelangen zu können), oder nicht ist (z. B. Transport von Köln nach London). Nur für den ersten Fall stimmt er der h. M. zu.

Reisen bilden bei Seeschiffen die Regel. Zum Anlaufen der Häfen müssen meistens auch Binnengewässer befahren werden. Den Schwerpunkt der Reisen bilden aber grundsätzlich die Fahrten auf offener See. Im Gegensatz zu den echten Durchfrachtverträgen, wo das Beförderungsmittel gewechselt wird, ist hier eine Gesamtbetrachtung geboten. Eine Veränderung des Rechts bei Überschreitung der Grenzen zwischen See- und Binnenschiffahrt ist abzulehnen. Es findet kein Wechsel des Beförderungsmittels statt. Die Grenzziehung zwischen Binnengewässern und offener See ist unsicher. Meist unlösbar sind Beweisfragen auf dem Gebiet der Freizeichnungsklauseln, die nach Seerecht teilweise unwirksam sind (§§ 662 ff. HGB) (1). Die Agrumente, die bei einer gemischten Reise eines Seeschiffs zur alleinigen Anwendung des Seerechts geführt haben, bestehen bei einer kombinierten Beförderung zwischen einem See- und einem Binnenschiff nicht. Das Beförderungsmittel wird gewechselt. Eine Grenzziehung zwischen Binnenschiffahrts- und Seerecht ist möglich. Die Grenze liegt beim Wechsel der Befördeurngsmittel. Beweisfragen auf dem Gebiet der Freizeichnungsklauseln treten in Bezug auf die unterschiedlichen Freizeichnungsmöglichkeiten im See- und Binnenschiffahrtsrecht nicht auf. Für den Transport im Seeschiff gilt grundsätzlich Seerecht und für den Transport im Binnenschiff grundsätzlich Binnenschiffahrtsrecht.

Der Hinweis auf die Möglichkeit der Versicherung einer kombinierten See- und Binnenreise, wonach die ADS auch auf die Binnenreise entsprechende Anwendung finden (§ 125 ADS), vermag nicht zu überzeugen. Für die Versicherung einer Reise, die teils zur See, teils auf Binnengewässern oder zu Land ausgeführt wird, ist auch bei unechten Durchfrachtverträgen, Seeversicherungsrecht maßgeblich, obwohl dann, wie unter Abschnitt V nachgewiesen wurde, jeder Transporteur seinem Haftungssystem unterliegt (2). Im übrigen sind die ADS allgemeine Geschäftsbedingungen (3). Geschäftsbedingungen

---

(1) Prüßmann/Rabe Einf. Anm. I C 2; Wüstendörfer S. 45
(2) Scheer S. 65
(3) Ohling S. 141

können aber kein allgemein verbindliches Recht schaffen. Sie können nicht bewirken, daß auf eine kombinierte See- Binnenreise, für deren Bewältigung unterschiedliche Beförderungsmittel verwandt werden, ausschließlich Seerecht Anwendung findet.

Die Einheit der Transporturkunde besagt allein, daß der Transporteur den Empfang der Sendung bestätigt, die Transportpflicht für die gesamte Beförderungsstrecke übernommen hat und die Auslieferung verspricht (1). Aus der Gesamttransportpflicht kann zwar auf eine Gesamthaftung, nicht aber auf eine für alle Transportabschnitte gleiche Haftung geschlossen werden (2). Das Durchkonnossement, das keine gesetzliche Regelung gefunden hat, ist eng verwandt mit dem Übernahmekonnossement. Sowohl bei Ausstellung eines Übernahmekonnossements, wie eines Durchkonnossements geht zumeist der Seereise ein Landtransport voraus. Das Übernahmekonnossement enthält im Gegensatz zum Durchkonnossement bezüglich der Landstrecke keine Beförderungsverpflichtung. Läßt der Aussteller eines solchen Übernahmekonnossements die Ware zum Verschiffungshafen schaffen, so tut er dies nicht als Frachtführer, sondern als Spediteur. Die Übergänge sind fließend (3). Wird vom Verfrachter ein Übernahmekonnossement ausgestellt, so ist eine Freizeichnung für die Zeit vor der Einladung und nach Ausladung der Güter aus dem Schiff zulässig (§ 663 II Ziff. 2 HGB). Aus der engen Verwandtschaft zwischen dem Übernahmekonnossement und dem Durchkonnossement ist zu folgern, daß auch bei Ausstellung eines Durchkonnossements eine Freizeichnung für die Zeit vor Einladung und nach Ausladung der Güter aus dem Seeschiff möglich ist. § 663 II Ziff. 2 HGB findet Anwendung.

In keinem Fall kann als "Ausladung" im Sinne von § 663 II Ziff. 2 HGB der Zeitpunkt angesehen werden, an dem die Güter aus einem

---

(1) Capellé S. 274 f.; Norf S. 26; Prüßmann/Rabe Anh. § 656 Anm. B 1 b

(2) Norf S. 112; Scheer S. 66

(3) Heini S. 21 f.; Norf S. 37

Binnenschiff entladen werden, das den Transport im Anschluß an eine Seebeförderung übernommen hatte (1). Diese Auslegung ist mit dem Wortlaut und Sinngehalt des § 663 II Ziff. 2 HGB nicht in Einklang zu bringen. § 663 II Ziff. 2 HGB ist im Zusammenhang mit der Regelung des § 642 V HGB zu sehen. Er ist auf die Besonderheiten des Übernahmekonnossements abgestellt. Zwingendes Recht (§ 662 HGB) soll nur für den Zeitraum gelten, wo ein Bordkonnossement ausgestellt werden kann. Ein Bordkonnossement kann nur für die Zeit ausgestellt werden, in der die Güter an Bord des Seeschiffes genommen worden sind (§ 642 I HGB).

Zwingendes seerechtliches Konnossementsrecht findet mithin bei Ausstellung eines Durchkonnossements nur während des Seetransportes Anwendung. Eine Freizeichnung während des durch Binnenschiffe vorgenommenen Transportes ist nach allgemeinen Grundsätzen möglich (2). Ansonsten würde die Gefahr bestehen, daß der Aussteller des Durchkonnossements, hier der Spediteur, für die ganze Reise zwingend haftet. Der Flußfrachtführer könnte sich ihm gegenüber wirksam freizeichnen. Sollte ein Schaden auf dem Binnenschiffstransport eintreten, wäre ein Regreß durch den Aussteller des Durchkonnossements ausgeschlossen. Dieses Ergebnis stößt zu Recht auf heftigen Widerstand in der Praxis.

c) Anwendung des Rechts der letzten Teilstrecke, nach der der Schaden entdeckt wurde

Schließlich wird insbesondere für den französischen Rechtskreis vertreten, daß das Recht der letzten Teilstrecke, nach der der Schaden entdeckt worden ist, anzuwenden sei. Begründet wird die Ansicht

---

(1) Coeler S. 62; a. A. Wüstendörfer S. 337

(2) Coeler S. 118; van Dicken Hansa 73/1622 (1623); Norf S. 83; Prüßmann/Rabe Anh § 656 Anm. C 1; Schaps-Abraham Anh. I § 656 Anm. 8; Schlegelberger-Liesecke § 656 Anm. 29; a. A. Messerschmidt S. 108; Wüstendörfer S. 336 f.;

mit der unsicheren Rechtsstellung des Versenders. Der Versender müsse wissen, bevor er seinen Anspruch gerichtlich durchsetzen will, nach welchem Recht sich die Haftung des Transportunternehmers richtet. Da dem Versender der Schadensort meist unbekannt sei, er aber die Art des letzten Transportes stets kenne, müsse je nach der Art dieser Beförderung das Land-, Luft- oder Seerecht vorangegangener Strecken absorbiert werden (1). Eine Berechtigung könnte die Theorie nur im Falle des unbekannten Schadensortes haben. Ist der Schadensort bekannt, besteht kein Grund, von der gesetztlichen Wertung - Recht der Teilstrecke - abzuweichen. Es hat die gesetzliche Wertung Anwendung zu finden, die auf die jeweilige Teilstrecke abgestimmt ist und die natürlichen Unterschiede der Transportmittel und die damit verbundenen Gefahren berücksichtigt (2).

Mit dieser Einschränkung ist die Theorie letztendlich keine reine Absorptionstheorie mehr. Eine Absorption würde nur für den Fall erfolgen, daß der Schadensort unbekannt ist. Gegen jede Art von Absorption bestehen grundsätzliche, erhebliche Bedenken. Auf sie wurde bereits im Abschnitt VI 4 a hingewiesen. Eine erneute Erörterung ist nicht erforderlich. Eine Absorption wäre nur dann möglicherweise gerechtfertigt, wenn bei unbekanntem Schadensort keine sachgerechte Regelung zur Verfügung stehen würde. Dies ist, wie unten nachgewiesen wird, nicht der Fall. Mithin ist auch diese Theorie zu verwerfen.

---

(1) bei: LG Hamburg ETR 80/444 (450); Scheer S. 64 f. mit weiteren Nachweisen

(2) LG Hamburg ETR 80/444 (450); Scheer S. 66 f.

5. Der unbekannte Schadensort

Bei den echten Durchfrachtverträgen gilt, bis auf wenige Ausnahmefälle, das Recht des jeweiligen Transportabschnittes (1). Die auf Grund der §§ 412, 413 HGB dem Spediteur obliegende Gesamttransportpflicht führt zwar zu einer Gesamthaftung, nicht aber zu einer für alle Transportabschnitte gleichbleibenden Haftung (2). Die Probleme beim unbekannten Schadensort sind damit nicht gelöst. Bedenkt man, daß die meisten Schäden sich nicht lokalisieren lassen, das heißt, daß sich nicht feststellen läßt, auf welchem Abschnitt der Beförderungsstrecke es zu den Schäden gekommen ist (3), so wird die Bedeutung des Problems verständlich. Steht erstens fest, daß ein Schaden oder ein Verlust am Transportgut während der Beförderung eingetreten ist und zweitens, daß für den gesamten Transport ein Beförderer verantwortlich ist (4), so ist es mit den geltenden Rechten nicht vereinbar, dem Versender einen Anspruch gegen den Beförderer, hier den Spediteur, allein deshalb zu verweigern, weil der Schadensort nicht feststeht und damit die Vorschriften, nach denen sich seine Haftung bestimmt.

Eine hinreichend große Wahrscheinlichkeit, die als Anknüpfungspunkt für eine Haftung dienen könnte, daß auf dem einen oder anderen Transportabschnitt der Schaden eingetreten ist, läßt sich,

---

(1) siehe S. 126, Fußnote 1

(2) Norf S. 112

(3) Ganten S. 12 f.; Herber VersR 81/993 (994); Koller VersR 82/1; de la Motte transpR 81/63 (64 f.); Prüßmann/Rabe Anh. § 656 Anm. D 1

(4) Die Verantwortlichkeit eines Beförderers für den gesamten Transport ist der entscheidende Unterschied zum gebrochenen Verkehr. Beim gebrochenen Verkehr besteht ansonsten das gleiche Problem des unbekannten Schadensortes. Außerdem gibt es im Frachtrecht keine Beweislast zu Lasten des Teilbeförderers, daß sich gerade auf seinem Transport ein Schaden ereignet hat.

wie bereits oben bei der Entfernungsbetrachtung des Bundesgerichtshofes angedeutet wurde (1), nicht feststellen (2). Zu Hilfe kommt der Umstand, daß der Beförderer bei den verschiedenen Frachtrechtssystemen für Beschädigungen oder Verluste, die während des Transportes eintreten, haftet, sei es auf Grund einer Gefährdungshaftung oder vermuteten Verschuldens, falls er sich nicht ausnahmsweise auf Grund genau festgelegter Ausnahmetatbestände entlasten kann (Haftungsausschluß oder Haftungsbeschränkung) (3). Es wird daher vertreten, daß der Beförderer im Falle des unbekannten Schadensortes nach dem von den durchgeführten Beförderungsarten schärfsten Haftungsrecht haftet (4). Dieser Ansicht ist, gerade unter Beachtung der Beweislastverteilung im Frachtrecht, zuzustimmen. Allerdings muß betont werden, daß der Beförderer, bzw. hier der Spediteur, nach dem schärfsten Haftungsrecht haftet, das auch effektiv in dem jeweils konkreten Beförderungsfall zur Anwendung kommen kann. Das heißt, daß die Haftungsordnung einer bestimmten Beförderungsart dann nicht beachtet werden darf, wenn sie dispositiver Natur ist und abbedungen wurde (5). Will der Beförderer eine günstigere Rechtsposition als die des Transportabschnittes in Anspruch nehmen, für den die schärfste Haftungsregelung gilt, so trifft ihn die Beweislast dafür, daß der Schaden nicht auf dieser Teilstrecke entstanden ist (6). Damit steht auch für die Fälle, wo der Schadensort unbekannt ist, eine sachgemäße Regelung zur Verfügung.

---

(1) siehe S. 130

(2) Scheer S. 72

(3) Norf S. 113; Prüßmann/Rabe Anh. § 656 Anm. D 2 a; Scheer S. 60

(4) LG Hamburg ETR 80/444 (451); Baumhöfener S. 99 f.; Herber transpR 81/37 (38); Norf S. 112 ff.; Prüßmann/Rabe Anh. § 656 Anm. D 2; Scheer S. 73, 80; anscheinend auch OLG Hamburg ETR 80/454 (458); a. A. Heini S. 85

(5) Scheer S. 80

(6) Norf S. 114

Das Risiko, daß der Beförderer die Schadensursache nicht zu vertreten hat und sich entlastet, muß der Versender bei jedem Transport tragen. Der Rechtsnachteil, daß die Prozeßaussichten schwerer kalkulierbar sind und, wenn dem Versender der Schadensort unbekannt bleibt, wegen der unterschiedlichen Haftungshöchstsummen, die Höhe des einzuklagenden Schadensersatzanspruches nicht im voraus zu ermitteln ist, wiegt nicht so schwer, daß die hier gefundene Lösung als unzumutbar für den Versender angesehen werden muß. Im übrigen erreichen die Schäden die Haftungshöchstsummen in den einzelnen Frachtrechten nur in den seltensten Fällen.

Es gilt aber trotzdem weiter, auf eine echte normative Regelung der kombinierten Beförderung zu warten und zu hoffen. Zu wünschen ist, daß die Spediteure möglichst vielen Verträgen, bei denen die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 412, 413 HGB vorliegen, das FBL (1), soweit dies rechtlich zulässig ist, zugrunde legen und somit von sich aus einen Beitrag für eine Vereinheitlichung und bessere Kalkulierbarkeit der Kosten bei der Beförderung leisten. Das FBL ist ein vom Spediteur ausgestelltes Dokument, aufgrund dessen der Spediteur als Unternehmer im kombinierten Transport die Beförderung und Haftung übernimmt (2). Das FBL kann auch anderen als kombinierten Transporten zugrundegelegt werden (3). Die Gültigkeit dieses Durchfrachtkonnossements ist jedoch rechtlich nicht unzweifelhaft, insbesondere in Europa auf Grund von wertpapierrechtlichen Schwierigkeiten (4).

---

(1) Negotiable FIATA Combined Transport Bill of Lading

(2) Helm ETR 77/679 (685); Helm in Großkomm. HGB § 425 Anm. 26

(3) FBL-Bedingen Nr. 1

(4) Ganten S. 15; Herber transpR 81/37 (38); Prüßmann/Rabe Anh. § 656 Anm. C 2; Schmidt § 31 VI 2 d

VII. Schlußbetrachtung

In den vorangegangenen Abschnitten wurde aufgezeigt, welches Recht in jeweils bestimmten Fallsituation zur Anwendung kommt und inwieweit dieses jeweilige Recht zwingender oder dispositiver Natur ist. Ausgangspunkt war, daß die ADSp dem Vertragsverhältnis Spediteur/ Versender zugrunde gelegt werden. Insoweit als das jeweils anzuwendende Recht dispositiver Natur ist, treten keine Schwierigkeiten auf. Die Bestimmungen der ADSp finden Anwendung. Anders sieht es aus, wenn das Recht zwingender Natur ist. Aber auch im zweiten Fall treten auf Grund des umfassenden Vorbehaltes in den ADSp zugunsten zwingender gesetzlicher Vorschriften seit der Reform der ADSp vom 1.10.1978 keine Probleme mehr auf. § 52 c ADSp enthält seit der Reform einen Vorbehalt bezüglich § 2 c ADSp. § 2 c ADSp bestimmt in Satz 1, daß zwingende gesetzliche Bestimmungen den ADSp vorgehen. § 2 c S. 2 ADSp hat daneben nur noch klarstellende Funktionen. Der zweite Satz hat ansonsten keine eigenständige Bedeutung.

Dahingestellt bleiben kann, ob durch § 2 c S. 2 ADSp die ADSp für nicht anwendbar erklärt werden, soweit der Spediteur die Beförderung des Gutes kraft Selbsteintritts oder Frachtvertrages mit eigenem Kraftfahrzeug im internationalen Straßengüterverkehr gemäß CMR ausführt, oder ob sie insgesamt, soweit die CMR Anwendung findet, ausgeschlossen sind. Was gewollt ist, ist dem Wortlaut nicht zu entnehmen. Beide Auslegungsvarianten sind denkbar. Über die Unklarheitenregel des § 5 AGBG kann aber nur die zweite Auslegungsmöglichkeit Rechtswirksamkeit erlangen. Allein diese Variante ist mit den derzeit geltenden normativen Bestimmungen vereinbar, wie bereits oben nachgewiesen wurde (1).

Abschließend ist zu sagen, daß die derzeitige Fassung der ADSp mit den in dieser Arbeit gefundenen Ergebnissen im Zusammenhang mit

---

(1) so auch im Ergebnis OLG Nürnberg VersR 82/377

der Rechtsverweisung der §§ 412, 413 HGB im Einklang steht. Die Bestimmungen der ADSp haben insoweit Bestand. Die Rechtsverweisung beruht aber allein auf dem umfassenden Vorbehalt in Bezug auf zwingende gesetzliche Vorschriften in § 2 c ADSp. Der "Gesetzesvorbehalt" erhält den ADSp aber nur ihre Rechtswirksamkeit. Er verschafft keine Erleichterung bei der Rechtsanwendung. Auch heute noch muß für jeden Einzelfall überprüft werden, welche Normen Anwendung finden könnten und inwieweit diese zwingender oder dispositiver Natur sind. In der Praxis treten immer wieder erhebliche Probleme bei der Rechtsanwendung auf. Ursache hierfür ist die Komplexität der Materie. Es bestehen im Bereich des Speditions- und Frachtrechts zu viele Normen, die keine einheitliche Kodifizierung erfahren haben und zum überwiegenden Teil nicht aufeinander abgestimmt sind. In der Praxis greifen die verschiedensten Normen wie ein großes Räderwerk ineinander, was leider nur zu häufig durch zwei nicht aufeinander abgestimmte Zahnräder blockiert wird.

Die größten Probleme bestehen bei den kombinierten Transporten. Die Kodifizierung hat nicht Schritt halten können mit dem rapiden Fortschritt im Transportwesen. Es gibt heute Transporttechniken, an die vor wenigen Jahren noch niemand zu denken wagte. Diese neuen Transporttechniken in den Markt einzuführen, geht verhältnismäßig schnell, die hierzu korrespondierenden Normen zu schaffen und auf die bereits bestehenden Normen abzustimmen, benötigt unvergleichlich mehr Zeit. Dies gilt verstärkt, wenn der internationale Bereich berührt ist, was bei den modernen Transporttechniken häufig der Fall ist. Normen müssen langsam "wachsen", ansonsten besteht zu leicht die Gefahr, daß zwei Zahnräder nicht ineinander passen.

Literaturverzeichnis

Allf, Richard	Neuere höchstrichterliche Rechtsprechung zum Speditions- und Frachtrecht, 2. Aufl., Köln 1982
Balfanz/von Tegelen	Güterkraftverkehrsgesetz, Kommentar, Loseblattsammlung, Frankfurt 1972, Stand Oktober 1972
Bartels, Joachim F.	Zur Frachtführerhaftung des Spediteurs, VersR 1980, S. 611
ders.	Die zwingende Frachtführerhaftung des Spediteurs, VersR 1975, S. 598
Bartholomeyczik, Horst	Vermietung von Lastkraftwagen zur Beförderung eigener Güter, BB 1964, S. 1027
Bauer, Erwin	Anmerkung zu dem Urteil des LG Münster vom 6.6.1984 (1 S 83/84) BB 84/2223, BB 1984, S. 2224
Baumbach/Duden/Hopt	Handelsgesetzbuch mit Nebengesetzen (ohne Seerecht), Kommentar, 26. Aufl., München 1985
Baumhöfener, Jobst	Der Speditionsvertrag im grenzüberschreitenden Güterverkehr, Hamburg 1971
ders.	Anmerkung zu dem Urteil des LG Osnabrück vom 15.1.1974 (1 S 342/73) VersR 74/588, VersR 1974, S. 598 = BB 1974, S. 395
Becker, Ingo	Abgrenzungsfragen beim Fracht- und Speditionsvertrag, VersR 1972, S. 814
Bischof, Herbert	Die Haftung des Sammelladungsspediteurs nach der KVO - Zugleich Anmerkung zum Urteil des BGH vom 10.2.1983 (I ZR 84/81) VersR 83/551 -, VersR 1984, S. 419

ders.	Zum Recht des Fixkostenspediteurs im Straßengüterverkehr - Zugleich Anmerkung zum Urteil des OLG Hamburg vom 3.7.1980 (5 U 160/79) VersR 80/1075 -, VersR 1981, S. 539
ders.	Anmerkung zu dem Urteil des OLG Hamburg vom 29.5.1980 (6 U 137/79) VersR 80/950, VersR 1981, S. 708
ders.	Änderung des HGB-Speditionsrechtes, VersR 1979, S. 691
ders.	Zwingende Frachtführerhaftung des Spediteurs?, VersR 1976, S. 305
Buthke, Otto	Frachtführerhaftung und Spediteurhaftung bei Güterfernverkehrsbeförderungen, VP 1958, S. 35
Capelle, Karl-Hermann	Festschrift für Wilhelm Felgenträger, Haftungsfragen des internationalen kombinierten Güterverkehrs, Göttingen 1969
Capelle/Canaris	Handelsrecht, 19. Aufl., München 1980
Coeler, Gerd	Das Durchkonnossement, Diss. Hamburg 1950
Debling, Hans-Peter	Das nationale Sammelladungsgeschäft des Spediteurs im Güterkraftverkehr, Zürich 1978
Denkschrift	Denkschrift zu dem Entwurf eines HGB und eines Einführungsgesetzes, zu Nr. 632. Reichstag 9. Legislatur-Periode IV, Session 1895/97, Berlin
Finger, Hans-Joachim	EVO mit Ausführungsbestimmungen, Kommentar, Loseblattsammlung, 5. Aufl., München 1979, Stand Oktober 1982

Fromm, Günter	Anmerkung zu dem Urteil des BGH vom 19.4.1955 (I ZR 76/53) NJW 55/1755, NJW 1955, S. 1755
Ganten, Reinhard	Die Rechtsstellung des Unternehmers des kombinierten Verkehrs (CTO), Diss. Hamburg 1978
Geyer, Diethard	Grenzen der speditionellen Tätigkeit beim Selbsteintritt eines Speditionsunternehmens, ZfV 1964, S. 563
Großkommentar zum Handelsgesetzbuch	begründet von Hermann Staub, weitergeführt von Mitgliedern des Reichtsgerichts, 3. Aufl., Band V, 1. Halbband (§§ 383 - 424) bearbeitet von Helm und Koller, Berlin-New York 1980
	2. Halbband (§§ 425 - 460) bearbeitet von Helm, Berlin-New York 1982
Guldimann, Werner	Internationales Lufttransportrecht, Kommentar zum Abkommen von Warschau vom 12.10.1929, Zürich 1965
Heim, Walter	Selbsteintritt des Spediteurs und KVO, ZfV 1957, S. 264
ders.	Zur Rechtsnatur des Luftfrachtvertrages, JR 1956, S. 335
ders.	Abgrenzung von Frachtführerhaftung und speditioneller Haftung, ZfV 1954, S. 442
Hein, Georg	Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (KVO), Berlin, Bielefeld, 1953

Hein/Eichhoff/Pukall/Krien	Güterkraftverkehrsrecht, Systematische Sammlung der Gesetze, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften für den nationalen und internationalen Güterkraftverkehr sowie Kommentar zum Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) und ergänzende Vorschriften, Loseblattsammlung, Berlin 1968, Stand Juli 1985
Heini, Anton	Das Durchkonnossement, Freiburg/Schweiz 1957
Helm, Johann Georg	Auswirkung der MT-Konvention für das Speditionsgewerbe, transpR 1981, S. 45
ders.	Aktuelle Fragen des deutschen Speditionsrechts, in Schriften des deutschen Vereins für internationales Seerecht, Reihe A, Heft 32, Hamburg 1978
ders.	Das Dokument des kombinierten Transports -Ein Neues Wertpapier-, ETR 1977, S. 679
ders.	Nochmals: Die zwingende Frachtführerhaftung des Spediteurs, VersR 1976, S. 601
Herber, Rolf	Einführung in das VN-Übereinkommen über den Internationalen multimodalen Gütertransport, transpR 1981, S. 37
ders.	Probleme des Durchfrachtvertrages und des Speditionsrechts-Prüfsteine des deutschen Frachtrechts, VersR 1981, S. 993
Heuer, Klaus	Anmerkung zu dem Urteil des OLG München vom 4.4.1979 (7 U 4030/78) VersR 79/713, VersR 1980, S. 63
Heymann-Kötter	Handelsgesetzbuch (ohne Seerecht) mit Erläuterungen, 21. Aufl., Berlin - New York 1971

Hofmann, Max	Luftverkehrsgesetz, Kommentar, unter Mitarbeit von Edwin Grabherr. München 1971
Isaac, Martin	Das Recht des Spediteurs, Berlin 1928, Nachtrag 1929
Kirchhof, Günter	Wann endet die KVO-Haftung des selbsteintretenden Spediteurs? - Zugleich eine Kritik des Urteils des OLG Köln vom 15.11.1982 (7 U 169/81) VersR 83/486 -, VersR 1983, S. 608
Knorre, Jürgen	Zur Haftung des Fixkosten- und des Sammelgutspediteurs im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, VersR 1985, S. 222
ders.	Zur Frachtführerhaftung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr - Zugleich weitere Anmerkung zu OLG München (7 U 4030/78) VersR 79/713 und Erwiderung auf Heuer VersR 80/63 und Bartels VersR 80/611 ff. -, VersR 1980, S. 1005
ders.	Zur Haftung des Spediteurs im Bereich der CMR - Zugleich Anmerkung zu OLG München (7 U 4030/78) VersR 79/713 -, VersR 1980, S. 125
Koller, Ingo	Die Bedeutung des § 662 HGB für den multimodalen Transport - Ein Beitrag zur Dogmatik des Durchfrachtvertrages -, VersR 1982, S. 1
Krien, Erich	Speditions- und Lagerrecht, Loseblattsammlung, Berlin 1975, Stand Juli 1985
Krien/Hay	Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp), Berlin 1959

Larsen/Dielmann	Die "Multimodalkovention" von 1980, VersR 1982, S. 417
Lengtat, Rüdiger	Der Spediteur im grenzüberschregitenden Kraftverkehr, VersR 1985, S. 210
Loewe, Roland	Erläuterungen zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), ETR 1976, S. 503
ders.	Der IMCO/ECO-Entwurf eines Übereinkommens über die gemischte Beförderung im internationalen Güterverkehr, ETR 1972, S. 650
Mälzig, Alfred	Anmerkung zu dem Urteil des OLG München vom 4.4.1979 (7 U 4030/78) VersR 79/713, VersR 1979, S. 714
ders.	Anmerkung zu dem Urteil des LG München vom 26.9.1974 (5 HKS 3/74) VersR 74/1214, VersR 1974, S. 1214
Merz, Andreas	Die Haftungsproblematik im Spediteurs- und Frachtführerrecht, VersR 1982, S. 213
Messerschmidt, Lothar	Das Verfrachterkonnossement, Diss. Hamburg 1949
Meyer, Rudolf	Der Spediteur in seinem Verhältnis zu Eisenbahn und Kraftverkehr, Diss. Köln 1956
de la Motte, Harald	Transport- und Verkehrshaftungsversicherung im mulitmodalen Güterverkehr, transpR 1981, S. 63
Münchener Kommentar	Bürgerliches Gesetzbuch, Band II, Schuldrecht AT, München 1979
Münz/Haselau/Liebert	Güterkraftverkehrsgesetz, Kommentar, 2. Aufl., Bonn - Bad Godesberg 1976

Muth, Wolfgang	Leitfaden zur CMR, 4. Aufl., Berlin 1978
Norf, Michael	Das Konnossement im gemischten Warenverkehr, insbesondere am Beispiel des Containerverkehrs, Karlsruhe 1976
Ohling, Heiko	Export-Import-Spedition, 8. Aufl., Wiesbaden 1979
Piper, Henning	Höchstrichterliche Rechtsprechung zum Speditions- und Frachtrecht, 4. Aufl., Köln 1984
Poetsch, J.	Zur Haftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes sowie für Versäumung der Lieferungsfrist, ZHR 68 (1910), S. 30
Pöttinger, Franz-Josef	Die Verfassungsmäßigkeit des § 1 Abs. 5 KVO, - Zugleich Anmerkung zu den Urteilen des BGH vom 4.2.1982 VersR 82/699 und vom 10.2.1983 VersR 83/482 -, VersR 1984, S. 502
Precht/Endrigkeit	CMR-Handbuch über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, 3. Aufl., Hamburg 1972
Prüßmann/Rabe	Seehandelsrecht, Kommentar, 2. Aufl., München 1983
Riese, Otto	Luftrecht, Stuttgart 1949
Roesch, Heinz	Zur Abgrenzung von Speditions- und Frachtvertrag, VersR 1979, S. 890
ders.	Zur Abgrenzung von Speditions- und Frachtvertrag, VersR 1976, S. 25

ders.	Speditionsvertrag oder Frachtvertrag?, NJW 1953, S. 1818
Schaps-Abraham	Das Seerecht, Kommentar, 4. Aufl., Berlin 1978
Scheer, Jürgen W.	Die Haftung des Beförderers im gemischten Überseeverkehr, Diss. Hamburg 1969
Schiller/Sips-Schiller	Der Interessenwahrungsgrundsatz des Spediteurs, BB 1985, S. 888
Schlegelberger, Franz	Handelsgesetzbuch (ohne Seerecht), erläutert von Geßler, Hefermehl, Hildebrandt, Schröder, Band VI, 5. Aufl., München 1977
Schlegelberger - Liesecke	Seehandelsrecht, erläutert von Franz Schlegelberger und Rudolf Liesecke, 2. Aufl., Berlin - Frankfurt a. M. 1964
Schleicher-Reymann-Abraham	Das Recht der Luftfahrt, 3. Aufl., Köln 1960
Schmid-Lossberg	Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) neugefaßt, MDR 1979, S. 452
ders.	Abgrenzung der Haftung des Spediteurs und des Güterfernverkehrsunternehmers insbesondere im Sammelgutverkehr, MDR 1965, S. 356
ders.	Abgrenzung der Haftung des Spediteurs und des Güterfernverkehrsunternehmers unter Berücksichtigung des Rechts auf Selbsteintritt des Spediteurs und der Verladung im Sammelgutverkehr, MDR 1963, S. 171
ders.	Abgrenzung der Haftung des Spediteurs und des Güterfernverkehrsunternehmers, ZfV 1863, S. 135

Schmidt, Horst	Anmerkung zu dem Urteil des OLG Hamburg vom 10.9.1974 (12 U 32/74) VersR 75/660, VersR 1976, S. 265
ders.	Zur Frachtführerhaftung des Spediteurs in den Fällen der §§ 412, 413 HGB, VersR 1975, S. 984
ders.	Anmerkung zu dem Urteil des OLG Köln vom 22.10.1973 (1 U 41/73) AWD 74/159, RIW/AWD 1975, S. 47
Schmidt, Karsten	Handelsrecht, Köln 1980
Schmitz, Horst-Peter	Die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Spedition auf vertraglicher Basis in der Bundesrepublik Deutschland, Diss. Köln 1957, veröffentlicht in Düsseldorf o. J.
Senckpiehl, Richard	Die Haftung von Eisenbahn, Post und Spediteuren, Verkehrsrechtliche Abhandlungen 7, Werder/Havel 1923
Sieg, Karl	Die Bedeutung des neuen § 1 Abs. 5 KVO für die Fixkostenspedition im Güterfernverkehr, DB 1979, S. 1213
ders.	Die Abgrenzung der Haftung des Spediteurs und des Güterfernverkehrs-Unternehmers- Zugleich eine Auseinandersetzung mit dem Urteil des BGH vom 25.10.1962 (II ZR 39/61) -, VersR 1965, S. 297
Staub, Herrmann	Kommentar zum Handelsgesetzbuch, bearbeitet von Pinner, Bondi, Gadow, Heinichen, 14. Aufl., Berlin - Leipzig 1933
Temme, Jürgen R.	Die Haftung des selbsteintretenden Spediteurs - Zugleich Anmerkung zum Urteil des BGH vom 10.2.1983 (I ZR 133/81) BGHZ 87/4 = VersR 83/482 -, VersR 1984, S. 813

Tischler, Klaus-Peter	Anmerkung zu dem Urteil des OLG Stuttgart vom 18.3.1975 (16 U 122/74) VersR 75/729, VersR 1975, S. 1001
Veauthier, Heinz	Anmerkung zu dem Urteil des LG Hamburg vom 16.9.1980 (64 O 67/80) VersR 81/475, VersR 1981, S. 475
Voigt, Wilhelm	Rechtsstellung des Sammelgutspediteurs, ZfV 1975, S. 159
ders.	Speditionsvertrag oder Frachtvertrag?, VP 1975, S. 97
ders.	Zur Abgrenzung von speditioneller und frachtrechtlicher Haftung, VP 1966, S. 114
ders.	KVO-Haftung bei Unter- und Teilfrachtverhältnissen, VP 1963, S. 49
Wanckel, Thomas	Zum Begriff der "aufeinanderfolgenden Frachtführer" i. S. der Art 34 ff. CMR - Zugleich Anmerkung zum Urteil des OLG Hamburg VersR 80/950 -, VersR 1984, S. 712
Wesemann, Clemens	Die neuen Verkehrsgesetze, BB 1961, S. 958
Widmann, Hubert	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen, 3. Aufl., Darmstadt 1979
Willenberg, Jochen	Kraftverkehrsordnung (KVO), Kommentar, 3. Aufl., Münster Westfalen 1980
ders.	Der internationale Straßengüterverkehr nach dem Inkrafttreten der CMR, NJW 1968, S. 1020
Wodrich, Kurt	Anmerkung zu dem Urteil des BGH vom 8.6.1979 (I ZR 154/77) VersR 81/526 und vom OLG Hamburg vom 25.10.1979 (6 U 139/77) VersR 81/526, VersR 1981, S. 528

Wolgast, Herbert	ADSp und Speditionsversicherung, Hamburg 1978
ders.	Vertragliche Haftung des Unternehmers im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen und seine Versicherung, Hamburg 1957
Wüstendörfer, Hans	Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl., Hamburg 1950
Züchner, Rudolf	Der Selbsteintritt des Spediteurs im gewerblichen Güterfernverkehr, DB 1968, S. 2160
ders.	Zur Haftungsabgrenzung beim Selbsteintritt des Spediteurs im gewerblichen Güterfernverkehr, VersR 1968, S. 1018
ders.	Abgrenzung zwischen Speditions- und Frachtvertrag, DB 1967, S. 583
ders.	Zur Rechtsnatur des Beförderungsvertrages beim Huckepackverkehr, VersR 1966, S. 900
ders.	ADSp und Güterfernverkehr - Anmerkung zum Urteil des OLG Karlsruhe vom 16.12.1964 (1 bU 103/64) VersR 65/329 -, ZfV 1965, S. 335
ders.	Anmerkung zu dem Urteil des OLG Karlsruhe vom 16.12.1964 (1 bU 103/64) VersR 65/329, VersR 1965,- S. 330

Rechtsprechungsverzeichnis

Entscheidungen des Bundesgerichtshofes

BGH vom 13.06.1985 bisher unveröffentlicht - I ZR 13/83 -
BGH " 29.11.1984 VersR 85/258
BGH " 15.11.1984 VersR 85/157
BGH " 25.10.1984 NJW 85/555 = VersR 85/134
BGH " 17.05.1984 VersR 84/884
BGH " 16.02.1984 VersR 84/378
BGH " 09.02.1984 VersR 84/578
BGH " 13.10.1983 VersR 84/680
BGH " 06.10.1983 VersR 84/34
BGH " 28.02.1983 VersR 83/549
BGH " 10.02.1983 VersR 83/551 = MDR 83/896 = transpR 83/64
BGH " 10.02.1983 BGHZ 87/4 = NJW 84/125 = VersR 83/482 = transpR 83/63
BGH " 20.01.1983 NJW 83/1266 = MDR 83/554 = WM 83/1017 = transpR 83/44
BGH " 16.10.1982 BGHZ 84/339 = NJW 83/518 = MDR 83/25 = VersR 82/1100 = WM 82/1277
BGH " 14.06.1982 BGHZ 84/257 = NJW 82/1943 = VersR 82/845 = MDR 82/909 = transpR 82/121
BGH " 10.02.1982 BGHZ 83/96 = NJW 82/1946 = VersR 82/543 = WM 82/637 = transpR 82/74
BGH " 04.02.1982 BGHZ 83/87 = NJW 82/1818 = VersR 82/699 = WM 82/876 = MDR 82/638 = transpR 82/71
BGH " 27.01.1982 NJW 82/1944 = VersR 82/669 = MDR 82/986 = transpR 82/105

BGH vom	27.11.1981	VersR	82/339	=	DB	82/851	=	MDR	82/546										
BGH "	05.06.1981	VersR	81/1030	=	MDR	82/200	=	transpR	81/130										
BGH "	09.11.1979	NJW	80/833	=	VersR	80/181	=	MDR	80/281	=	transpR	80/94							
BGH "	01.06.1979	VersR	79/901	=	WM	79/1117	=	MDR	79/908										
BGH "	04.05.1979	VersR	79/811	=	MDR	79/819													
BGH "	09.02.1979	NJW	79/2470	=	VersR	79/445	=	MDR	79/471	=	transpR	79/15							
BGH "	30.06.1978	BB	78/1235	=	VersR	78/935	=	MDR	79/29										
BGH "	23.06.1978	VersR	78/946																
BGH "	13.01.1978	NJW	78/1160	=	BB	78/682	=	VersR	78/318	=	MDR	78/731							
BGH "	19.03.1976	NJW	76/1583	=	VersR	76/778													
BGH "	21.11.1975	BGHZ	65/340	=	NJW	76/1029	=	BB	76/440	=	DB	76/1149	=	VersR	76/433	=	MDR	76/554	
BGH "	20.05.1974	VersR	74/1054	=	MDR	74/995													
BGH "	01.03.1974	NJW	74/1246	=	BB	74/956	=	WM	74/763	=	MDR	74/732							
BGH "	10.11.1972	BB	73/18																
BGH "	18.02.1972	NJW	72/1003	=	VersR	72/873													
BGH "	03.03.1972	NJW	72/866	=	BB	72/551	=	DB	72/817	=	VersR	72/431	=	MDR	72/483				
BGH "	28.05.1971	VersR	71/755																
BGH "	22.01.1971	BGHZ	55/217	=	BB	71/416	=	MDR	71/373										
BGH "	10.12.1969	BGHZ	53/117	=	NJW	70/563	=	WM	70/697	=	MDR	70/304							
BGH "	09.07.1969	MDR	69/827																
BGH "	24.06.1969	NJW	69/2008	=	VersR	69/942													
BGH "	28.04.1967	MDR	67/735																
BGH "	25.10.1962	BGHZ	38/150	=	NJW	63/106	=	BB	62/1307	=	VersR	62/1171	=	MDR	63/30				

BGH vom 12.12.1960 VersR 61/170 = MDR 61/299
BGH " 30.04.1959 NJW 59/1368 = VersR 59/502
BGH " 26.09.1957 BGHZ 25/244
BGH " 27.05.1957 NJW 57/1314 = VersR 57/503 = DB 57/681
BGH " 19.04.1955 NJW 55/1755
BGH " 28.11.1952 BGHZ 8/147
BGH " 29.10.1952 BGHZ 8/66

Entscheidungen der Oberlandesgerichte

OLG Frankfurt	vom	21.02.1984	MDR	84/670
OLG Hamburg	"	12.01.1984	VersR	84/1090
OLG Hamburg	"	24.11.1983	VersR	84/637
OLG Düsseldorf	"	30.06.1983	VersR	84/980
OLG Hamburg	"	23.06.1983	VersR	84/57
OLG Koblenz	"	14.01.1983	VersR	83/1073
OLG Celle	"	23.12.1982	VersR	83/683
OLG Frankfurt	"	16.11.1982	VersR	83/1055
OLG Köln	"	15.11.1982	VersR	83/486
OLG Karlsruhe	"	06.10.1982	VersR	83/485
Kammergericht Berlin	"	28.09.1982	VersR	83/334
OLG Hamburg	"	19.08.1982	VersR	83/543
OLG Stuttgart	"	22.07.1982	VersR	83/978
OLG Düsseldorf	"	19.07.1982	VersR	83/483
OLG Hamburg	"	08.10.1981	VersR	82/342
OLG Nürnberg	"	14.05.1981	VersR	82/377
OLG Stuttgart	"	02.04.1981	VersR	82/90
OLG München	"	14.01.1981	VersR	81/562
OLG Köln	"	23.10.1980	VersR	81/168
OLG Frankfurt	"	14.07.1980	NJW	81/1911 = MDR 81/147
OLG Hamburg	"	10.07.1980	VersR	80/1123
OLG Hamburg	"	27.03.1980	VersR	80/827
OLG Karlsruhe	"	07.12.1979	VersR	80/877
OLG Hamburg	"	06.12.1979	VersR	80/290
OLG Hamburg	"	26.11.1979	VersR	80/277
OLG Hamburg	"	25.10.1979	VersR	81/526
OLG Stuttgart	"	02.07.1979	VersR	80/183
OLG Düsseldorf	"	31.05.1979	VersR	79/774
OLG München	"	04.04.1979	VersR	79/713

OLG Hamburg	vom 01.03.1979	VersR	79/814 = ETR 80/454
OLG Hamburg	" 01.03.1979	VersR	79/812
OLG Düsseldorf	" 18.01.1979	VersR	79/356
OLG Düsseldorf	" 13.01.1978	VersR	78/1016
OLG Oldenburg	" 27.10.1977	BB	78/128 = VersR 78/369
OLG Frankfurt	" 09.03.1977	BB	77/816
OLG Düsseldorf	" 25.11.1976	VersR	78/926
OLG Düsseldorf	" 05.08.1976	DB	77/250 = VersR 77/1122
OLG Düsseldorf	" 01.04.1976	VersR	77/176
OLG Frankfurt	" 02.12.1975	DB	76/2153 = VersR 76/655
OLG Frankfurt	" 25.11.1975	NJW	76/1036 = RIW/AWD 76/231
OLG Stuttgart	" 18.03.1975	VersR	75/729
OLG Köln	" 28.11.1974	VersR	75/464
OLG München	" 30.10.1974	VersR	75/129
OLG Hamburg	" 10.09.1974	VersR	75/660
OLG Köln	" 22.10.1973	MDR	74/32 = VersR 74/1076 = AWD 74/15
OLG Karlsruhe	" 18.04.1973	VersR	73/662
OLG Frankfurt	" 20.02.1973	VersR	76/628
OLG Stuttgart	" 25.05.1970	VersR	72/532
OLG Hamburg	" 23.04.1970	VersR	70/741
OLG Stuttgart	" 24.01.1967	NJW	68/1054
OLG München	" 30.11.1966	VersR	68/365 = MDR 67/406
OLG München	" 22.04.1966	VersR	66/841
OLG Düsseldorf	" 04.11.1965	VersR	66/56
OLG Karlsruhe	" 16.12.1964	MDR	65/299 = VersR 65/329 = BB 65/141
OLG Hamburg	" 15.03.1955	MDR	55/554
OLG Stuttgart	" 27.10.1953	MJW	54/605

ntscheidungen der Landgerichte

G Münster	vom	06.06.1984	BB	84/2223
G Köln	"	03.12.1982	VersR	83/951
G Karlsruhe	"	22.10.1982	VersR	83/295
G Hamburg	"	16.09.1980	VersR	81/475
G Saarbrücken	"	22.05.1980	VersR	81/423
G Osnabrück	"	06.05.1980	VersR	80/1177
G Stuttgart	"	21.03.1980	VersR	80/1117
G Köln	"	15.02.1980	VersR	80/1055
G München	"	03.05.1979	VersR	79/1099
G Hamburg	"	01.08.1978	ETR	80/444
G Kiel	"	24.07.1975	VersR	76/461
G Hamburg	"	10.07.1975	VersR	76/461
G Berlin	"	19.04.1975	VersR	76/460
G München	"	26.09.1974	VersR	74/1214
G Osnabrück	"	15.01.1974	NJW	74/1661 = BB 74/394 = VersR 74/588
G Krefeld	"	30.06.1971	transpR	78/73
G Nürnberg	"	16.10.1964	DVZ	66 Nr. 54
G Wuppertal	"	20.12.1960	MDR	61/506
G Frankfurt	"	22.02.1951	VersR	51/151

ntscheidungen ausländischer Gerichte

our D'Appel de Paris vom 9.6.1967 ETR 69/911

curriculum vitae

20.10.1953	geboren in Hamburg als Sohn des Dipl. Kaufmanns Friedrich-Hermann Diehl und seiner Ehefrau Christel, geborene Schütt
	Deutscher Staatsangehöriger
12.12.1973	Abitur am Friedrich-Ebert-Gymnasium, Hamburg
02.01.1974	Wehrdienst in Murnau und Bad Reichenhall
April 1975	Beginn des Studiums der Rechtswissenschaften an der Eberhard-Karls-Universität, Tübingen
05.12.1979	Erste juristische Staatsprüfung (9 Semester)
29.02.1980	Beginn der Rechtsreferendarausbildung am Landgericht Rottweil
22.06.1982	Zweite juristische Staatsprüfung
seit 1984	Rechtsanwalt in Hamburg

Fotodruck an der Uni · Druckerei Stubbemann GmbH · Bundesstr. 8-10 · 2000 Hamburg 13, Tel. 44 82 19